

## **Mobilidade Pedonal**

### **O caso de estudo da Baixa de Lisboa e suas colinas**

**Florbela de Pina Simões**

**Dissertação de Mestrado em Gestão do Território**  
**Planeamento e Ordenamento do Território**

**Setembro de 2011**

Dissertação apresentada para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em Gestão do Território - Planeamento e Ordenamento do Território, realizada sob a orientação científica do Doutor João Figueira de Sousa.

*“Walking is such a basic way of travelling that it is easy to forget its importance”*

COAST (2010:7)



## **Agradecimentos**

No decorrer deste trabalho foram muitas as pessoas que me apoiaram e incentivaram na sua realização, às quais quero manifestar os meus sinceros agradecimentos.

Dirijo o meu primeiro agradecimento ao orientador desta dissertação de mestrado, o Doutor João Figueira de Sousa, ao qual agradeço toda a ajuda prestada e toda a confiança que depositou em mim.

Agradeço a todos os que gentilmente me concederam entrevistas, e com as suas opiniões e experiência deixaram esta dissertação muito mais enriquecida.

Agradeço a todos os meus amigos, que muitas vezes sem perceberem foram a força no meio da tormenta.

E finalmente um agradecimento muito especial à minha família, principalmente à minha mãe, por todo o apoio e incentivo, sem ela o caminho teria sido demasiado difícil.

## **Resumo**

O principal objecto da presente dissertação é o estudo da mobilidade pedonal na Baixa da cidade de Lisboa e nas colinas que a envolvem, através da análise da forma e características do espaço público e de todas as condicionantes que este apresenta no que se refere à mobilidade pedonal.

Através da percepção da forma como as pessoas vivenciam a área de estudo pretende-se reflectir nesta dissertação, sobre as medidas que poderão ser implementadas de modo a melhorar a mobilidade daqueles que circulam a pé nesta área da cidade, tornando a mobilidade pedonal mais agradável, segura e confortável.

A presente dissertação desenvolve-se em três partes. Na primeira parte partindo do geral para o mais concreto, realiza-se um enquadramento do tema da mobilidade urbana, e subsequentemente da mobilidade pedonal, através da caracterização da área de estudo e da análise do contexto histórico relacionando toda a problemática com os principais conceitos que lhes estão associados.

Numa segunda parte identificam-se os factores que mais têm condicionado o bom funcionamento da rede pedonal na área estudada, e o que tem sido realizado para contribuir para a melhoria da mobilidade pedonal. São também analisados casos de estudo com o intuito de comparar e encontrar soluções que tenham sido aplicadas nestes casos e que possam ser utilizadas na área de estudo.

Numa terceira e última parte, são realizadas propostas que podem vir a ser colocadas em prática, de modo a que a circulação pedonal seja mais valorizada e contribua para a revitalização desta parte da cidade.

**Palavras-chave:** Peão, Mobilidade, Acessibilidade, Revitalização, Espaço Público, Planeamento Urbano.

## **Abstract**

The main purpose of this dissertation is the study of pedestrian mobility in downtown Lisbon and its surrounding area, by analyzing the shape and characteristics of public space and all the constraints that this presents in terms of pedestrian mobility.

Through awareness of how people experience the area of study will be reflected in this dissertation, on measures that could be implemented to improve the mobility of those who circulate on foot in this area of town, making it more pleasant pedestrian mobility, safe and comfortable.

This paper develops in three parts. In the first part from the general to the more concrete, is performed an analysis of urban mobility, and subsequently the pedestrian mobility, through the characterization of the area of study and analysis of the historical context of all the problems related with the main associated concepts

In the second part is identified the factors that most have conditioned the proper functioning of the pedestrian network in the study area, and what has been done to help improve pedestrian mobility. Are also examined case studies, to compare and find solutions that have been applied in such cases and can be used in the study area.

In the third and final part, are made proposals to improve pedestrian mobility, so that in future will be more valued and contribute to the revitalization of this part of town.

**Keywords:** Pedestrian, Mobility, Accessibility, Revitalization, Public Space, Urban Planning.

## Índice

Introdução.....	8
Abordagem ao Tema .....	9
Objectivos.....	10
Metodologia.....	11
Estrutura .....	12
Capítulo 1 - Enquadramento.....	13
1.1. O Modelo Urbano.....	13
1.2. Evolução da População na AML.....	14
1.3. História da Área de Estudo.....	16
Capítulo 2 - Conceitos .....	17
2.1. Acessibilidade.....	18
2.2 Mobilidade.....	20
2.3. Espaço Público .....	22
2.3.1. Espaços de circulação pedonal.....	25
2.4. Peão .....	26
2.4.1. Características dos Peões .....	27
2.4.2. Cidadãos com mobilidade reduzida .....	27
2.4.3. Isolamento social.....	31
2.5. Rede Pedonal .....	32
2.6. Pedonalização.....	35
Capítulo 3 - Considerações sobre os Espaços de Circulação Pedonal .....	39
3.1. Conforto.....	40
3.1.1. Tipo de Pavimento .....	41
3.1.2. Mobiliário Urbano.....	43
3.2. Segurança .....	44
3.3. Poluição .....	49
3.3.1. Zonas de Emissões Reduzidas .....	50
Capítulo 4 - Medidas a Implementar no Território .....	51
4.1. Incentivar o Sector Comercial .....	51
4.2. Medidas de Acalmia do Tráfego .....	53
4.3. Meios Auxiliares à Mobilidade Pedonal .....	58
4.3.1. Projectos de Percursos Pedonais Assistidos.....	59
4.4. Zonas de Acesso Condicionado.....	61

4.5. Incentivar o Modo Pedonal na Cidade .....	62
4.6. Melhorar a Rede de Transportes Públicos.....	63
4.7. Melhorar o Sistema de Estacionamento .....	67
Capítulo 5 - Planeamento do Território.....	72
5.1. Revisão do Plano Director Municipal de Lisboa.....	74
5.2. Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa .....	75
5.3. Plano de Urbanização da Avenida da Liberdade e Zona Envolvente.....	76
Capítulo 6 - Intervenções no Espaço Público.....	77
6.1. A Nova Praça do Comércio - Um lugar para o peão .....	78
6.2. O Caso de estudo da Freguesia de São José.....	81
6.3. Avenida Duque de Ávila - Requalificação do espaço público .....	88
6.4. Planos e Propostas adiados e/ou reprovados .....	88
Capítulo 7 - Casos de Estudo .....	89
7.1. Cidade da Covilhã um exemplo em Portugal .....	89
7.2. Paris uma cidade para Todos.....	91
7.2.1 Plan de Déplacements de Paris (PDP) .....	92
7.2.2. Modos Suaves de Deslocação .....	93
7.2.3. Mobilidade Pedonal na Cidade Luz .....	94
7.2.4. Andar de Bicicleta.....	97
7.2.5. Transportes Públicos .....	99
7.2.6. Poluição e saúde pública.....	101
7.2.7. Problemas a resolver na cidade de Paris .....	102
7.3. Lisboa versus Paris .....	104
Capítulo 8 - Sugestões de Intervenções na Área de Estudo .....	106
8.1. Propostas para diminuir o tráfego automóvel na área de estudo .....	107
8.2. Propostas para melhorar a mobilidade pedonal na área de estudo .....	109
Capítulo 9 - Considerações Finais.....	113
Referências Bibliográficas.....	117
Índice de Figuras .....	124
Anexos.....	126

## **Introdução**

O crescente aumento do número de veículos motorizados e o consequente acréscimo do fluxo viário têm implicado uma reconfiguração do sistema de tráfego, e um excessivo desequilíbrio entre o modo de transporte pedonal, o transporte público e o transporte privado individual.

A atenção especial dada aos automobilistas tem muitas vezes conduzido à secundarização do transporte público, e prejudicado a circulação pedonal em muitas cidades, pois os lugares outrora dedicados ao peão têm dado lugar a espaços destinados à circulação automóvel.

A primazia dada ao automóvel tem sido responsável pela deterioração de muitos espaços urbanos e da qualidade de vida urbana, contudo várias cidades têm desenvolvido nos últimos anos, programas de revitalização para os seus centros, com o intuito de promover a mobilidade pedonal nesses locais, como forma de criar espaços urbanos mais humanos e mais aprazíveis.

No caso concreto de Portugal, e apesar de existirem alguns planos onde o peão começa a ganhar algum protagonismo, comparativamente a outros países europeus, os direitos dos cidadãos enquanto peões, não têm merecido grande atenção por parte de quem gere o território, sendo a discussão desta problemática levado a cabo principalmente por associações particulares, que ocasionalmente reagem contra algumas decisões políticas, que podem afectar a qualidade de vida, principalmente dos cidadãos com deficiência.

Relativamente à área de estudo a Baixa da cidade de Lisboa e as suas colinas, assistiu-se durante vários anos à progressiva diminuição do seu dinamismo e atractividade, tanto pela perda de população, como das actividades empresariais e comerciais, o que conduziu a um decréscimo da importância desta parte da cidade. Este declínio intensificou-se devido à melhoria significativa das acessibilidades que proporcionaram o aparecimento de novos espaços comerciais e residenciais na periferia, fazendo com que esta área perdesse progressivamente a sua centralidade.

A poluição provocada pela circulação automóvel, a escassez de espaços verdes, e de lugares de convívio e lazer, aliado à diminuição do espaço público destinado a quem circula a pé, contribuíram também para demover os peões de ali circular, e transformam a Baixa de Lisboa e a sua área envolvente numa área hostil, tornando-se esta maioritariamente num lugar de passagem e não de permanência.



## **Abordagem ao Tema**

Ao longo de séculos as praças e ruas foram usadas unicamente por peões. Com o aparecimento do automóvel no século XX, estes espaços passaram a ser partilhados por ambos.

O uso do automóvel moldou as sociedades urbanas ao longo das últimas décadas, uma vez que as políticas urbanas começaram a ser pensadas em função do tráfego rodoviário. A consequência desta situação foi a apropriação quase total das ruas pelo automóvel, o que levou à redução da área de circulação destinada aos peões. Muitas praças deram lugar a cruzamentos ou rotundas e diversos espaços livres da cidade deixaram a sua função original de parques ou esplanadas para servirem como áreas de estacionamento.

Apesar de ser considerado libertador em termos de mobilidade, o automóvel veio enfraquecer a coesão urbana da área central da cidade de Lisboa, pois esta foi ocupada pelas infra-estruturas destinadas à sua circulação. Como consequência surgiram problemas de congestionamento, de poluição ambiental, sonora e visual.

A generalização do uso do automóvel facilitou a mobilidade, permitindo aos cidadãos viver cada vez mais afastados do centro, o que tem contribuído para o despovoamento da área central da cidade e consequentemente para a sua degradação e perda de vitalidade.

Numa altura em que tanto se fala dos problemas da mobilidade, considerou-se este tema bastante pertinente devido à sua actualidade, e para melhor o entender, foi escolhido como caso de estudo a área da Baixa e suas colinas na cidade de Lisboa, por se tratar de um óptimo exemplo de uma área central de uma cidade que tem suportado as consequências de uma forte pressão provocada pelo uso excessivo do automóvel particular.

Para uma completa compreensão do tema, teriam que ser analisados diversos aspectos que estão relacionados com a mobilidade e a área de estudo. Contudo o carácter deste trabalho não permite que sejam estudadas profundamente todas as questões da mobilidade, assim, apesar de este trabalho tocar em vários pontos da mobilidade, o seu foco principal será a vertente associada ao modo pedonal e ao espaço dedicado a este modo de deslocação.

Neste estudo não serão aprofundadas questões relacionadas com redes de transportes públicos, interfaces, ou questões políticas e económicas apesar de algumas

destas questões serem referidas ao longo do trabalho de forma a complementar ou explicar algumas situações.

## **Motivações**

O centro da cidade de Lisboa, que durante séculos, foi um importante lugar de encontro, de comércio e de vivência, sofreu grandes transformações com o crescimento do tráfego automóvel.

O sistema de acessibilidade centrou-se quase exclusivamente na melhoria e alargamento da rede viária, e o planeamento da mobilidade pedonal foi muitas vezes menosprezado, resultando na redução de percursos e espaços destinados à circulação pedonal, assim como na degradação das condições de deslocação e segurança dos peões que circulam nesta área da cidade.

Apesar de nos últimos anos terem surgido vários planos que pretendem revitalizar a Baixa de Lisboa, esta área continua a apresentar vários problemas, que não permitem que esta seja competitiva com as novas áreas empresariais e comerciais emergentes.

Posto isto, entendesse que é urgente adoptar medidas que devolvam o protagonismo ao centro da cidade, *“pois, se não se travar o declínio da Baixa-Chiado, a sua degradação será exponencial. Esta é uma situação urgente que não pode, nem deve, ser adiada.”* CML (2006:8).

A partir deste ponto de vista, este estudo pretende aferir de que forma uma nova política que dê prioridade ao peão, pode contribuir para a revitalização do centro da cidade de Lisboa, assim espera-se que este estudo seja um contributo para a promoção do modo de deslocação pedonal, e uma mais-valia para a identificação dos instrumentos certos de adaptação e reordenamento do espaço público, para que esta área da cidade se torne acessível e aprazível a todos e volte a ter o protagonismo que outrora possuiu.

## **Objectivos**

Esta dissertação tem como principais objectivos perceber a situação actual da área da Baixa e suas colinas na cidade de Lisboa, e quais as medidas que podem ser colocadas em prática, de modo a que a circulação pedonal seja mais valorizada e contribua para a revitalização desta parte da cidade.

- Analisar a situação actual da área de estudo, no que se refere aos vários modos de transporte que servem esta área, e de que forma eles se articulam com o modo pedonal;
- Verificar se existem conflitos entre o modo pedonal e a forma como a malha urbana está construída;
- Perceber de que forma as características do espaço público influenciam o modo como as pessoas vivenciam a área de estudo;
- Deslindar de que maneira a adequação do espaço público e o facto de dar prioridade ao peão, pode contribuir para dinamização e revitalização da área de estudo;
- Investigar o que tem sido realizado na área de estudo para melhorar a mobilidade pedonal, e se existem propostas institucionais para esta área da cidade;
- Reflectir sobre que medidas poderão ser implementadas de modo a melhorar a mobilidade daqueles que circulam a pé nesta área da cidade.

## **Metodologia**

Para a elaboração desta dissertação realizou-se uma pesquisa bibliográfica assente, principalmente, nos conceitos de Mobilidade, Acessibilidade, Revitalização e Espaço Público, visto serem estes os conceitos estruturantes da temática em estudo.

Além da pesquisa em livros, teses e artigos foi realizada uma pesquisa de informação de carácter institucional, através da leitura de alguns Planos e Projectos que incidem sobre o planeamento e ordenamento do território de algumas áreas estudadas nesta dissertação. A consulta destes documentos revelou-se uma fonte de informação muito importante no contexto global da investigação, pois permitiu ter a percepção da realidade do território estudado, e não apenas uma percepção baseada em teorias.

Para tentar perceber a importância que a mobilidade pedonal e a acessibilidade têm numa área de forte cariz comercial, foram realizados questionários a 50 comerciantes. Foram também aplicados vários questionários à população que circulava a pé na área de estudo, para perceber dentre várias coisas quais as maiores dificuldades e necessidades que os inquiridos sentiam enquanto peões. Realizaram-se também questionários a alguns automobilistas que estacionaram os seus automóveis na Avenida da Liberdade, esta foi a via escolhida por se tratar de uma das artérias com maior circulação automóvel da área de

estudo e da cidade, e onde novas medidas de tarifação de estacionamento foram recentemente aplicadas.

Durante o ano que foi dedicado a este estudo, foram concretizadas várias visitas por toda a área de estudo, para melhor entender a sua dinâmica, conhecer os seus problemas mas também as suas potencialidades, para consequentemente conseguir formular algumas sugestões, com o objectivo de contribuir para suprir as necessidades da população que ali circula a pé, e solucionar os diversos problemas que estão associados à mobilidade pedonal nesta área da cidade.

Foi também realizada uma viagem à cidade de Paris em França, para utilizar esta cidade como estudo de caso.

Durante todo o processo procedeu-se à recolha de imagens para melhor poder ilustrar o trabalho.

## **Estrutura**

A presente dissertação encontra-se dividida em nove capítulos. No primeiro capítulo procedeu-se à caracterização da área de estudo, seguindo-se no segundo capítulo de uma análise dos principais conceitos que estão na base desta dissertação. No terceiro capítulo foram realizadas considerações sobre os espaços de circulação pedonal, e identificaram-se os factores que mais têm condicionado o bom funcionamento da rede pedonal na área estudada, de seguida no quarto capítulo, foram referidas medidas a implementar na área de estudo para facilitar a mobilidade pedonal e no quinto capítulo foi efectuada uma abordagem aos planos existentes em Portugal que incidem sobre o tema da mobilidade pedonal. No sexto capítulo foram referidas algumas intervenções que ocorreram no espaço público, e que tiveram impacto na mobilidade pedonal. No sétimo capítulo analisaram-se dois casos de estudo (a cidade de Paris em França, e foi realizada uma pequena abordagem à mobilidade na cidade da Covilhã em Portugal) com o intuito de se encontrar soluções que possam ser aplicadas na área de estudo.

No oitavo capítulo foram apresentadas sugestões para melhorar a mobilidade pedonal na área de estudo, e por fim o último capítulo realizaram-se as considerações finais.

## Capítulo 1 - Enquadramento

Para melhor compreender a actual situação da área de estudo é fundamental perceber o que contribuiu para as alterações ocorridas neste local da cidade. Para tal é essencial compreender o que sucedeu na construção da própria cidade e da sua população.

### 1.1. O Modelo Urbano

#### Expansão Urbana na Área Metropolitana de Lisboa

O modelo urbano actual foi o resultado de um processo histórico, que incorporou diversos factores, mas onde a evolução tecnológica foi o motor e factor determinante, pois levou ao aumento da oferta de emprego no sector terciário, que se localizou maioritariamente nas áreas urbanas e a diminuição da oferta de emprego no sector primário, localizado maioritariamente no interior do País. Esta situação conduziu a uma procura cada vez maior de empregos nas cidades e consequentemente à procura de habitação o mais próximo possível do local de trabalho.

No caso concreto da Área Metropolitana de Lisboa a expansão urbana começou a ocorrer nos anos 60 do século XX, e intensificou-se nos anos 70. Este fenómeno teve como base a migração populacional proveniente do meio rural que procurava novas formas de emprego na cidade; na década de 70 deu-se um aumento populacional ainda mais significativo devido ao retorno de muitas pessoas das ex-colónias. Este aumento populacional teve como consequência um significativo acréscimo da procura de habitação, a que a área consolidada da cidade não teve capacidade de dar resposta, como refere Ferreira A (2007:81) “*a falta de resposta às carências urbanísticas e habitacionais desencadeou um surto de construção clandestina*”. Este crescimento traduziu-se numa ocupação desordenada do território, e em problemas urbanos diversos, que resultaram em áreas habitacionais bastante desqualificadas, e na deterioração do ambiente e seus recursos, como afirma Pereira M (2004:137) “*gestão urbanística casuística, construindo espaços urbanos sem qualidade, por vezes em ruptura com o ambiente*”. Mas, mais do que um processo fundamentado na clandestinidade das urbanizações, o alargamento da cidade foi, sobretudo consequência de um processo espontâneo, não controlado e sem planeamento.

Consequentemente foram geradas assimetrias e desequilíbrios urbanísticos, sociais e funcionais.

Na década de 80, segundo Pereira M e Nunes da Silva F (2008) com a integração de Portugal na União Europeia, surgiram novas alterações no território, como um maior alargamento da área urbana, que foi facilitada pela melhoria das infra-estruturas rodoviárias, que foram possibilitadas pelos fundos comunitários, e proporcionaram um reforço das condições de acessibilidade às áreas mais periféricas. A ausência de um planeamento eficaz também contribuiu em grande escala para a forma desta cidade alargada, como afirma Alves R (2007:189) *“praticamente, não existiam instrumentos actualizados e eficazes de controlo da transformação do uso do solo, que permitissem uma resposta adequada às pressões da procura expectável de solos para urbanizar.”*

O aumento do rendimento das famílias e das facilidades de crédito, foram também fundamentais para que um maior número de pessoas adquirissem habitação própria, mas com a escassez de espaço e o custo elevado dos solos na coroa urbana central, a maioria da população foi obrigada a viver na periferia. Para Ferreira A (2007) o mercado imobiliário foi o principal responsável pelo abandono da cidade por parte dos jovens e das classes médias, transformando Lisboa em termos residenciais, essencialmente numa cidade de ricos, de pobres e de pessoas idosas.

Até à presente data, o centro da cidade continua a perder população e actividades económicas, a favor das periferias, consequência do elevado preço dos imóveis e também do deficiente estado de conservação de grande parte do parque habitacional desta área. A elevada complexidade de construções nas periferias, não foi acompanhada por políticas de reabilitação do edificado no centro da cidade. A ausência de políticas e um planeamento urbano eficaz contribuíram, assim, para a desqualificação do espaço urbano dentro da cidade e para o crescimento das periferias.

## **1.2. Evolução da População na AML**

Para que a cidade seja planeada para e em função das pessoas, além de analisar a parte física e morfológica da cidade é fundamental perceber a sua estrutura populacional, para tal procedeu-se a uma análise da evolução da população de Lisboa, baseada em dados estatísticos.

Segundo dados do Instituto Nacional de Estatística (INE), nas últimas décadas a AML teve um aumento populacional de 2,5 para quase 2,7 milhões de pessoas, sendo que o crescimento mais significativo sucedeu entre 1991 e 2001, com um crescimento populacional na ordem dos 6%. INE (2002)

Este aumento populacional ocorreu principalmente devido ao crescimento dos concelhos da segunda coroa; que foi facilitado pela construção de novas infra-estruturas rodoviárias e ferroviárias, e também, devido à ausência de políticas de desenvolvimento urbanístico concertadas à escala metropolitana; as políticas individuais de cada município permitiram diferentes crescimentos nos diferentes municípios da AML.

A grande exceção a este padrão de crescimento generalizado foi a cidade de Lisboa, que viu diminuída a sua população em cerca de 100 mil habitantes entre os anos de 1991 e 2001, perdendo cerca de 15% dos seus residentes, e segundo os dados preliminares dos Censos 2011, continua a perder população, estando neste momento com cerca de menos 3,4% da população residente que em 2001. INE (2011)

Para além, da diminuição populacional de Lisboa, é de destacar também, que face ao contexto metropolitano a cidade apresenta uma forte tendência de envelhecimento, segundo os Censos de 2001, na cidade de Lisboa 24% dos seus habitantes tinham mais de 65 anos, existindo um índice de envelhecimento muito acentuado nas áreas mais centrais da cidade. CML (2005)

Mas se por um lado a população deixa o centro e opta por morar na periferia, o emprego continua na grande maioria a manter-se na cidade de Lisboa. Segundo os Censos de 2001, a cidade de Lisboa concentrava no seu território cerca de 490 mil postos de trabalho, ou seja, 46% do total de emprego da AML, seguindo-se o concelho de Sintra com 8% e os concelhos de Loures e Oeiras com 7% cada. No ano de 2001 comparativamente com 1991 verificou-se um acréscimo de 8% de pessoas não residentes em Lisboa mas que aí trabalhavam ou estudavam, o que significa, que existiu um acréscimo da dependência funcional dos concelhos da AML a Lisboa. CML (2005)

O crescimento das periferias e o aumento da dependência destas à “cidade centro” fizeram com que a questão da acessibilidade tivesse de ser pensada e repensada por diversas vezes e tivesse de passar constantemente por inúmeras alterações.

### 1.3. História da Área de Estudo

O centro da cidade, principalmente a partir das décadas de 70 e 80 do século XX, sofreu um declínio gerado por um conjunto de factores, de onde se destacam o congestionamento automóvel que conduziu à perda de acessibilidade; o elevado custo do solo e o consequente desenvolvimento residencial na periferia; a migração de grande parte do sector terciário e da sede de grandes empresas para zonas menos centrais, e ainda a degradação do tecido urbano e a diminuição da segurança. Com isto, o centro da cidade sofreu uma progressiva diminuição da sua atractividade, o que se traduziu num afastamento das pessoas a esta área da cidade.

A situação de declínio, de esvaziamento e abandono veio ainda agravar-se substancialmente após o grande incêndio que ocorreu em Agosto de 1988, que deixou parte do Chiado completamente destruído.

O “coração” de Lisboa que outrora apresentava uma grande dinâmica comercial viu a sua atractividade decair, e foi trocado pelos novos espaços comerciais localizados na periferia da cidade. Estes novos espaços atraíram e continuam a atrair um número cada vez maior de utilizadores, pois para além de oferecerem as funções originárias dos espaços públicos tradicionais, proporcionam segurança, conforto e abrigo das condições climáticas adversas.

À perda de factores atractivos, aliou-se a falta de animação, a quase inexistência de espaços recreativos e de lazer, a degradação do edificado e do espaço público.

Resumindo e como afirma o Relatório da CML, esta área da cidade, teve como principais motivos do seu declínio *“a desagregação dos modelos de ocupação do espaço, precipitada pelo grande incêndio, até à incipiente renovação do modelo comercial e perda de competitividade em relação aos novos espaços comerciais emergentes, passando pelo efeito depressivo da deslocalização dos residentes, dos serviços, das actividades universitárias, entre outros”* CML (2006:7)

Esta situação de declínio foi e continua a ser ainda agravada pelo trânsito excessivo que provoca insegurança, poluição e congestionamento, tornando as deslocações mais lentas e também criando graves problemas de estacionamento, que dificultam a mobilidade e a acessibilidade ao centro. *“O problema da acessibilidade é vital para o futuro destas áreas. O grande aumento de automóveis privados [...] é em grande parte o responsável por esta perda de acessibilidade às zonas centrais das cidades.”* Balsas C (1999:54)



A poluição, a escassez de espaços verdes e lugares de lazer, em conjunto com o espaço absorvido pelas infra-estruturas rodoviárias, transformaram a Baixa num lugar de passagem para muitos, mas não de permanência.

O centro de muitas cidades como é o caso de Lisboa, que durante séculos, foi um importante lugar de encontro, de vivência e de comércio sofreu grandes transformações com o desenvolvimento do tráfego de veículos, que cada vez menos coexiste pacificamente com os usos tradicionais da cidade. *“Na maioria das cidades invadidas por carros, a qualidade do espaço público tornou-se tão problemática que as pessoas evitam completamente o centro da cidade”* Gehl J e Gemzøe L (2002:16), pois para além de desagradável é também difícil de circular a pé. Desta forma, a qualidade do espaço público degrada-se o que origina o desaparecimento das actividades sociais, de lazer e convívio e *“as pessoas caminham neles porque necessitam, não porque o desejem.”* Gehl J e Gemzøe L (2002:16)

Segundo dados da CML de 2006, a qualidade deste espaço urbano sofreu uma grande deterioração principalmente devido à existência do forte tráfego de atravessamento na sua rede viária. As debilidades da rede de distribuição da cidade levaram a que uma parte muito importante do tráfego que circulava nas principais ruas da Baixa na direcção Norte-Sul e vice-versa, fosse de atravessamento (cerca de 70%), e não por viagens cuja origem ou o destino final fosse esta área. Com esta situação a Baixa transformou-se num “canal” de passagem e ligação entre outros pontos da cidade, o que levou a aumento dos níveis de ruído e poluição do ar, originando situações de insalubridade e desconforto, tornando a circulação pedonal insegura, difícil e incómoda, provocando também o congestionamento da rede viária, impedindo a circulação fluida dos transportes públicos. CML (2006)

## **Capítulo 2 - Conceitos**

Para compreender toda a temática da mobilidade pedonal é de extrema importância compreender os conceitos que lhe estão associados.

## 2.1. Acessibilidade

O conceito acessibilidade pode ser utilizado em inúmeras situações mas no caso concreto desta dissertação que tem por base um caso de estudo em meio urbano, pode afirmar-se que a acessibilidade é uma propriedade do território e está relacionada com a facilidade de acesso de pessoas a outras pessoas, a actividades e bens, pode também ser definida *“como a capacidade do meio edificado de proporcionar a todos uma igual oportunidade de uso.”* CML (2011b:8)

Segundo a CML *“numa Cidade Acessível, a pessoa pode circular, orientar-se e comunicar com autonomia, participando na vida da comunidade e usufruindo de espaços, bens e serviços, independentemente das suas capacidades físicas, sensoriais ou cognitivas.”* CML (2009b:3) O que significa que uma cidade acessível não exclui, nem impede ninguém de participar activamente na vivência diária da cidade.

No entanto quando se fala da acessibilidade não se pode apenas falar só da cidade em si mesma, mas é fundamental relacionar este conceito com as acessibilidades que fazem a conexão da cidade com o resto do território que a envolve.

A melhoria e o incremento das acessibilidades foi sem dúvida, o que mais contribuiu para a expansão urbana e para o despovoamento do centro da cidade. Uma melhor acessibilidade confere a um território uma maior atractividade, o que pode conduzir a uma nova direcção no desenvolvimento urbano. Segundo Marques da Costa N (2004:2) a dispersão urbana está estreitamente ligada às condições de mobilidade, sendo nos anos 60 fundamental no processo de suburbanização, esta *“encontrou no transporte público o suporte para o seu desenvolvimento. Primeiro, o caminho-de-ferro permitiu o alargamento do subúrbio (...), depois o autocarro alargando a mancha, permitiu a ocupação de alguns espaços intersticiais deixados pelo desenvolvimento linear do caminho-de-ferro (...) Mais recentemente, associado ao crescimento da taxa de motorização e o aumento da utilização do automóvel, o processo de suburbanização desenvolveu-se segundo um padrão de ocupação menos denso, aumentando a dispersão territorial.”*

Ao mesmo tempo que se verifica a melhoria das acessibilidades que proporcionam a fixação de população cada vez mais distante do centro, cresce a necessidade de melhorar e aumentar ainda as vias e os meios de transporte, pois a população tende a aumentar e são novamente necessárias mais infra-estruturas que tenham em conta a nova dimensão populacional.

O incremento da acessibilidade é, assim, ao mesmo tempo causa e efeito da expansão urbana e da distribuição espacial das actividades no sistema viário, como afirma Silva G (2008:106) *“a persistência desta urbanização extensiva depende da utilização do automóvel particular e, simultaneamente perpetua-a.”*

Mas a expansão fortemente ligada e dependente do automóvel segundo diversos autores contribui para a ausência de qualidade dos territórios, como afirma Portas N *et al* (2007:52), *“um dos principais problemas da urbanização difusa é o desigual equipamento em infra-estruturas básicas necessárias à obtenção de patamares mínimos de qualidade”*, o que resulta numa forte dependência destes lugares aos territórios com mais equipamentos e serviços, e consequentemente geradores de emprego. Esta situação aliada à reduzida oferta de transportes colectivos traduz-se no aumento da utilização do automóvel e consequentemente no agravamento dos movimentos pendulares e num forte congestionamento das áreas centrais.

Nas últimas décadas a deslocação da população para áreas cada vez mais periféricas e portanto, normalmente, pior servidas pelo transporte colectivo, reflectiu-se no aumento o uso do transporte individual. A generalização da utilização do transporte individual, além de implicar fortes problemas de sobrecarga no sistema viário, tem contribuído para a difícil sustentabilidade dos sistemas de transporte colectivo.

Os problemas nas áreas periféricas seriam minimizados se nestas existisse uma boa rede de transportes, mas nas áreas de urbanização dispersa é mais difícil implementar uma rede de transportes eficiente, devido à dimensão do território e à dispersão da população pelo mesmo, o que se revela pouco atractivo para os operadores de transportes colectivos. Nunes da Silva F (2008:68) afirma que *“a má qualidade, ou a própria escassez, do serviço de transporte colectivo existente nessas áreas, mais não fez que acentuar a maior dependência dessa população do transporte individual.”*

Como resultado da ineficiente oferta de transportes públicos, aliada ao aumento do número de portas de entrada em Lisboa, entre 1991 e 2001, o fluxo de veículos a entrar diariamente (nos IP's e IC's) em Lisboa aumentou em mais de 60%, passando de 210 mil para 342 mil veículos/dia. CML (2005)

A acessibilidade à cidade e à sua periferia é uma questão de extrema importância, e a forma como a sua gestão é feita reflecte-se em toda a cidade, principalmente no número de automóveis que circulam e estacionam diariamente na cidade, condicionando sobremaneira a mobilidade de quem lá quer ou precisa circular.

## 2.2 Mobilidade

A mobilidade urbana enquanto conceito geral é uma questão de extrema importância nesta dissertação, para se perceber e enquadrar o tema da mobilidade pedonal dentro da cidade.

A mobilidade é um atributo associado às pessoas, e pode ser entendida como a capacidade das pessoas se deslocarem no meio onde se inserem para realizarem todas as actividades do seu cotidiano. Pode ser compreendida como o *“modo e frequência que as pessoas se deslocam para satisfazer todo o tipo de necessidades”* sejam estas deslocações consideradas de “obrigatórias” como as que se realizam para a escola e trabalho, ou as “opcionais” quando se referem por exemplo a deslocações com a finalidade de lazer. APA (2010:11)

A mobilidade em transporte individual passou a ser vista como um direito universal, no entanto esta acarreta custos cada vez maiores como o aumento da poluição ambiental, sonora e visual, o congestionamento de tráfego em diversas áreas da cidade, e o fim ou desvalorização de muitos espaços públicos, contribuindo com isto para a deterioração da qualidade do ambiente urbano.

Estes problemas que são maioritariamente urbanos têm-se apresentado de difícil resolução, pois é uma tarefa complexa encontrar soluções que não coloquem em causa o direito à mobilidade, e ao mesmo tempo condicionem as suas consequências ambientais e económicas. Porque apesar da mobilidade em transporte individual ser considerada por muitos como um direito, este direito não se deve sobrepor ao direito de um ambiente urbano com qualidade para todos. Surge assim, o paradigma da mobilidade sustentável.

A palavra sustentabilidade tem sido uma das palavras mais usadas no que se refere à mobilidade urbana, no entanto devida à complexidade do tema, esta tem sido aplicada de diversas formas e com os mais variados sentidos. Esta situação deve-se ao facto do incremento da mobilidade acarretar muitas vezes diversos problemas como o aumento dos custos económicos, sociais e ambientais que por vezes são incompatíveis com aquilo que é designado no sentido lato de sustentabilidade.

No entanto uma das definições mais simples é a que afirma que *“uma mobilidade sustentável é aquela que, dando resposta às necessidades de deslocação das pessoas, se realiza através de modos de transporte sustentáveis”* APA (2010:11)

Os modos de transportes sustentáveis, segundo o Projecto de Mobilidade Sustentável da APA são aqueles cuja produção tenha os menores impactos possíveis sobre

o ambiente, recorra a energias renováveis ou cada vez menos dependentes de recursos naturais esgotáveis, com custos social e economicamente aceitáveis pela sociedade, e que garantam uma relativa equidade de acesso a toda a população. APA (2010)

Assim desprende-se que para se alcançar uma mobilidade sustentável que não coloque em causa o ambiente, economia e a vida das populações, é essencial valorizar os transportes que recorrem a energias menos poluentes, mas também é imprescindível dar prioridade aos modos suaves de deslocação, como é o caso do modo pedonal.

Recentemente, o modo pedonal passou a ser tido em conta em vários planos elaborados em diversas cidades portuguesas, esta situação deve-se em muito ao aumento das preocupações relacionadas com o ambiente e sustentabilidade. Como resposta aos diversos problemas que o transporte motorizado tem originado, várias cidades têm criado planos de mobilidade, nos quais o modo pedonal coordenado com o transporte colectivo passou a ser visto como uma real alternativa ao uso do automóvel, principalmente nos trajectos de curta distância. *“Considerando que houve, ao longo do século XX, uma adaptação constante da cidade ao automóvel, a renovação urbana aparece assim como um readaptar da cidade ao homem.”* Farinha J e Menezes J (1983:8)

No caso concreto da área de estudo para que a valorização do modo pedonal não seja apenas uma utopia, mas se transforme numa realidade, muito há a ser feito, pois a questão da acessibilidade e da mobilidade no centro da cidade é algo realmente bastante complexo e que não será facilmente resolvido apenas com acções pontuais.

Se outrora a deslocação a pé era o modo mais usual, dada a reduzida dimensão espacial da cidade, hoje, com as inúmeras aglomerações urbanas que surgiram ao redor da “cidade centro” e que se estendem por muitos quilómetros, os meios motorizados de transporte de pessoas e bens passaram a ser essenciais e subjugaram para segundo plano os modos suaves de deslocação.

Apesar da solução mais fácil parecer passar teoricamente por atenuar os movimentos pendulares que se realizam todos os dias entre a cidade e a sua periferia, isso implicaria modificações profundas na estrutura e nas funções da cidade, de forma a reduzir a necessidade de deslocações em transporte individual. Assim o ideal seria a implementação de uma nova organização do espaço urbano, onde a residência, o emprego, os equipamentos, o comércio, os serviços e lazer estivessem todos relativamente próximos, e onde todos pudessem deslocar-se a pé na maioria das suas viagens, mas por se tratar de uma área da cidade fortemente consolidada, esta situação não é viável.

No entanto é imprescindível encontrar soluções que resolvam os problemas urbanos causados pelo uso excessivo do transporte motorizado individual, e que venham a contribuir para que todos os que assim desejem possam chegar e se deslocar com comodidade nesta área da cidade, pois uma cidade precisa de pessoas que a desejem vivenciar e que o consigam fazer.

### **2.3. Espaço Público**

O espaço público é normalmente constituído por ruas, avenidas, praças, parques e jardins, ou seja pode ser definido sucintamente como o espaço entre os edifícios que está acessível a todos.

Nas cidades mais antigas como é o caso da cidade de Lisboa, o espaço público foi construído inicialmente a pensar no peão, no entanto após a invenção do automóvel, progressivamente as cidades passaram a possuir mais espaços destinados aos automóveis do que espaços construídos a pensar no peão.

Como consequência do aumento da utilização do automóvel, mas também devido à expansão urbana e à consequente necessidade de construção, durante vários anos, o espaço público foi considerado como um dos factores menos importantes na construção das cidades. Por ser mais rentável para o sector imobiliário a construção passou a ser realizada em alta densidade, onde todo o espaço possível passou a ser rentabilizado através da construção do maior número possível de edifícios.

A cidade de Lisboa expandiu-se desta forma, e na sua periferia surgiram cidades onde o espaço público foi relegado para segundo plano. Na cidade já consolidada o espaço público também foi desvalorizado e durante as últimas décadas, muitas das praças que outrora foram construídas para o convívio das populações, deterioraram-se ou desapareceram dando lugar a áreas de atravessamento ou até a parques de estacionamento.

Segundo Gehl J e Gemzøe L (2002), em espaços públicos deteriorados, a maioria das actividades sociais e recreativas tendem a desaparecer, e as pessoas circulam nestes espaços não porque os apreciem, mas porque deles necessitam para se deslocarem, esta é designada por “*cidade invadida*”. Segundo os mesmos autores, em contraponto surge o conceito de “*cidade recuperada*”, onde o peão passa a ter um papel importante na configuração do espaço público.

No caso concreto da área de estudo, pode-se sem qualquer dúvida afirmar que esta ainda se encontra dentro da designação de cidade invadida. As suas ruas e praças são hoje locais maioritariamente pouco agradáveis, devido em muito ao elevado número de automóveis que circulam nesta área e à ausência de espaços agradáveis e de conforto, mas também, porque se revelam como locais com poucos motivos de interesse devido à pouca oferta de actividade culturais e de lazer existentes nesta área da cidade.

As áreas de convívio da cidade foram transportadas para os centros comerciais, muitos deles com grandes praças centrais, com restaurantes e áreas de lazer e descanso, que proporcionam a oportunidade das pessoas conviverem, como era hábito acontecer nas praças da cidade.

No entanto, nos últimos anos muitas cidades europeias começaram a devolver o espaço público à circulação pedonal, como forma de se promoverem no Mundo e se tornarem mais competitivas.

Quanto à cidade de Lisboa, apesar da ambição de alguns dos seus governantes em promover a cidade, por exemplo através da candidatura da área da Baixa a Património Mundial da Unesco, muito há a fazer nesta área e em grande parte da cidade, para que esta se torne um motor da economia da cidade, como já foi em tempos como afirma Botinas L (2007) *“se nada for feito para inverter o avanço (...) da degradação da qualidade do espaço público de Lisboa, a breve trecho, a capital verá ameaçada a sua imagem e pretensão em matéria de competitividade”*<sup>1</sup>

A revitalização desta área da cidade deve ser vista como uma rara oportunidade de dotar a cidade de uma dinâmica económica, social e cultural, através da melhoria do ambiente físico, mas também tendo como objectivo o desenvolvimento económico e social, através de uma política urbana que tenha como finalidade reforçar a capacidade local para enfrentar com sucesso a exigência de um mundo cada vez mais global, pois a competitividade das cidades é hoje um dos principais fundamentos das novas políticas urbanas na era da globalização. *“The promotion of international competitiveness has come to be the hegemonic economic project for many cities around the world”* Short J et al. (2000:320)

Assim para que este processo seja eficaz, existem um conjunto de infra-estruturas fundamentais que devem ser planeadas e incluídas neste processo, e que no futuro contribuirão para o sucesso desta área da cidade. Destas intervenções destaca-se a importância do investimento no espaço público que terá de passar por adequa-lo à

circulação pedonal, mantendo ou recuperando a importância dos elementos culturais que caracterizam a área sem esquecer a imagem que se quer passar.

Numa época onde as exigências são cada vez maiores e onde a globalização provoca uma maior pressão competitiva, os países passam a depender da imagem que as suas regiões e cidades conseguem projectar para o exterior, pois quanto maior a projecção consequentemente maior será o investimento privado que neles será realizado. Zhang L e Zhao S (2009)

Surge assim o conceito de marketing territorial, onde a imagem da cidade é um dos elementos mais fortes e importantes na promoção das cidades, como afirma Short J et al. (2000:320) *“the reputation of a city, its image, is perhaps the most visible sign of promotional efforts.”*

Mas para que as intervenções tenham de facto impacto internacional, quem planeia e quem decide têm de perceber qual a imagem que a cidade deve transmitir, o que esta possui que a possa diferenciar das restantes cidades e consequentemente projectar num contexto internacional, para atrair o investimento ambicionado. O protagonismo destas áreas pode surgir através do investimento num conjunto de diversos sectores, tendo em atenção algumas variáveis como afirmam Zhang L e Zhao S (2009:246) *“one crucial strategy within city branding is the creation of the city’s identity, which should be developed from a range of contextual variables such as history, demography, economy, politics and policies.”* Os mesmos autores confirmam a importância da imagem dando exemplos de cidades que possuem imagens facilmente identificáveis a nível internacional, como por exemplo Paris que é considerada a cidade do romance, Milão a cidade da moda, Washington a cidade do poder e Tóquio a cidade da modernidade.

Cidades que têm apostado na circulação pedonal e adequado o seu espaço público ao peão segundo Brambilla R e Longo G (1989), têm conseguido converter as áreas sem tráfego em símbolos da cidade e numa fonte de orgulho para os seus habitantes.

Para que a intervenção seja significativa no quotidiano de quem habita e visita a cidade, estas áreas da cidade não devem ter apenas uma função, mas devem conciliar os mais variados tipos de actividades urbanas, como actividades culturais, de lazer e comércio, que para além de atraírem o turismo, irão criar mais emprego e colaborar para um maior desenvolvimento desse território, através da redução da pobreza e da exclusão social, contribuindo para que estes locais da cidade sejam experienciados ao longo de todo o ano.



A conservação do espaço público e do património é outra questão importante, assim como a adequação do mobiliário urbano, a limpeza das ruas e o reforço da segurança, para proporcionarem o conforto necessário para que os espaço público seja objecto de uma maior vivência por parte dos peões, como afirma Alves F (2003:119), é essencial *“atribuir ao espaço a capacidade de abrigar diferentes experiências, memoráveis e significantes, num ambiente em que o conforto, a segurança e o prazer cruzam a satisfação das necessidades dos utilizadores”*.

No que se refere ao espaço público a criação de lugar único no mundo aliado a um ambiente urbano cómodo e seguro para todos os que nele circulam, tem sido a aposta de muitas cidades para revitalizarem as suas áreas centrais e se promoverem no Mundo. No caso da cidade de Lisboa e apesar dos muitos planos existentes para a sua área central, esta ainda não se pode incluir neste grupo de cidades.

### **2.3.1. Espaços de circulação pedonal**

Para que seja possível um peão deslocar-se na cidade é necessário que existam espaços destinados à circulação pedonal. Se parece ser do senso comum, que a necessidade de passeios é algo óbvio, na verdade existem várias vias na cidade onde não existem estas áreas destinadas aos peões, ou se existem não possuem uma dimensão que permite a circulação pedonal em segurança.

*“Uma das formas mais simples de medir a saúde de uma democracia numa sociedade é através da dimensão dos seus passeios”* Alves M (2006:1)

A largura mínima dos passeios deve ser determinada pela frequência com que é utilizado, pois quanto mais utilizado for, mais densidade de tráfego pedonal irá existir, logo as pessoas irão encontrar-se e cruzar-se com maior frequência.

No entanto, a dimensão e forma das áreas destinadas à circulação pedonal deve respeitar certas normas, como altura e largura mínimas. E deve ser pensada para todos os tipos de peões e as suas mais variadas características, que estão intrinsecamente dependentes principalmente da idade e condição física.

A área necessária para um peão com ou sem mobilidade reduzida pode ser completamente diferente, por exemplo no caso dos utilizadores de cadeiras de rodas o espaço necessário é de cerca de 1.80 m, para que duas cadeiras de rodas possam circular em simultâneo e paralelamente num passeio sem que exista interposição entre elas,

enquanto que o espaço considerado como o necessário para que dois peões sem mobilidade reduzida se possam cruzar num trajecto sem interferência mútua, é de cerca de 80 cm de largura por peão. CCDRN (2008)

A CML em 2004 aprovou o Regulamento para a Promoção da Acessibilidade e Mobilidade Pedonal, e no artigo 3º determinou normas a ter em conta quanto à dimensão dos passeios. Tais como: Nas “*áreas fortemente consolidadas, (...), que sejam objecto de remodelação e nas quais seja difícil criar novas soluções (...) os passeios deverão ter sempre uma largura mínima de 1,50 m, com percurso livre de obstáculos nunca inferior a 1,20 m, mesmo que para o efeito fique prejudicada a coexistência de via rodoviária ou se imponha a utilização mista da via.*”

“*Caso se opte pela (...) utilização mista, impõe-se a sinalização rodoviária adequada (quer vertical, quer horizontal), que torne perceptível e evidente aos condutores dos veículos motorizados, em quaisquer circunstâncias e ao longo de todo o percurso, que a prioridade é do peão. Deste modo, será proibido o uso do asfalto como material de pavimentação, devendo utilizar-se outros materiais com outro tipo de texturas e coloração como instrumentos dissuasores de excesso de velocidade e indiciadores de maior segurança para os peões.*” CML Edital n.º 29/2004

No entanto apesar destas normas terem sido aprovadas em 2004, muitas obras surgiram posteriormente na cidade, e em diversos casos a primazia não foi dada ao peão.

## 2.4. Peão

Segundo o INE (2004:192) um peão é uma “*pessoa que, usufruindo da via pública, não é condutor nem passageiro. São consideradas peões as pessoas transportadas em carrinhos de criança, em cadeiras de rodas sem motor, etc., ou que manobrem esses meios de deslocação. São igualmente peões, as pessoas que circulam sobre patins, se ocupem de um veículo a fim de o reparar ou mudar pneu, etc.*”

Com esta definição, depreende-se que o peão não é apenas aquele que opta ou tem de realizar todo o trajecto da sua viagem a pé, mas refere-se a todas as pessoas que circulam a pé na via pública, mesmo que em algum momento utilizem outro tipo de transporte, pois a maioria das deslocações realizadas possui uma parte pedonal, aconteça

esta no início, no meio ou fim da viagem. O que significa que por mais deslocações que se façam em transporte público ou particular, em algum momento do percurso somos todos peões, este “ *estatuto de universalidade do peão (...) confere uma importância à deslocação pedonal que não pode ser desprezada.* ” IMTT (2011:13)

As viagens a pé, sobretudo as de curta distância, constituem uma parte bastante significativa do total das deslocações, tornando-se assim fundamental que exista um conjunto de infra-estruturas que permitam que as deslocações pedonais possam ser realizadas com uma maior segurança, rapidez e conforto. CCDRN (2008)

Para que tal suceda, é imprescindível que a rede pedonal esteja adequada às necessidades dos vários tipos de peões, e às suas características e limitações, incluindo as pessoas com deficiência, crianças e idosos. É portanto fundamental ter em atenção, que uma cidade não é só a estrutura física de prédios e vias, mas é também um conjunto de indivíduos, com necessidades e características diferenciadas, que nela vivem, trabalham ou simplesmente passeiam.

#### **2.4.1. Características dos Peões**

As características dos peões e a forma como circulam dependem de um conjunto de factores dos quais se destacam os seguintes:

- Idade;
- Sexo;
- Motivo da viagem;
- Presença de outros peões;
- Condições atmosféricas;
- Tipologia e estado de conservação da infra-estrutura utilizada.

Silva A (s.d.)

#### **2.4.2. População idosa e cidadãos com mobilidade reduzida**

No caso concreto da cidade de Lisboa, as necessidades de parte dos seus residentes têm vindo a sofrer algumas alterações, pois o número de idosos tem vindo a aumentar

consideravelmente nos últimos anos. Segundo dados do INE, em 2001 a população com mais de 65 anos representava cerca de 25% do total da população residente na cidade. Este estrato populacional tende também a concentra-se sobretudo nas áreas mais antigas da cidade, como é o caso da área de estudo. INE (2002)

Esta situação do aumento do número de idosos deveria traduzir-se numa adequação do espaço público, às características particulares desta faixa etária, porque tendencialmente com o avançar da idade a população irá utilizar progressivamente mais os transportes públicos e o modo pedonal como forma de deslocação, e a realizar um maior número de viagens a pé e de proximidade em detrimento de viagens mais longas. CML (2005:261)

Para que a cidade não exclua ninguém é fundamental que os espaços públicos e os transportes se adaptem a toda a população, pois estes *“existem para servir os peões, e devem servir todos os peões, independentemente da sua idade.”* CML (2011b:16)

Os idosos são também os que mais acidentes de viação sofrem, no que se refere ao serem vítimas de atropelamento, pois *“com o avançar da idade, o indivíduo vai perdendo algumas capacidades físicas e psíquicas (visão, audição, capacidade motora, etc.) essenciais a uma utilização segura da via pública.”*<sup>2</sup>

Na cidade de Lisboa, como no resto do país, as pessoas com deficiência representam um número considerável da população. Segundo dados do INE 6,1% da população portuguesa sofre de alguma deficiência dos quais 1,6 % são portadores de deficiência motora. INE (2002)

Observando estes dados percebe-se facilmente que é fundamental que exista uma adequação do espaço público às diferentes características de toda a população, sem excluir as pessoas com deficiência. As pessoas com deficiência normalmente circulam a uma velocidade mais reduzida por isso precisam de mais tempo no atravessamento das vias. Quando a deficiência é motora geralmente estas pessoas deslocam-se em cadeiras de rodas ou com o auxílio de outros apetrechos como canadianas, por isso necessitam de mais espaço de circulação do que uma pessoa sem deficiência, e precisam também de algumas adaptações no espaço público, como por exemplo o rebaixamento dos passeios junto às passagens para peões.

Apesar de existirem muitas pessoas com limitações físicas na cidade de Lisboa, estes cidadãos portadores de deficiência, enfrentam diariamente dificuldades inerentes às suas limitações físicas, limitações essas que em conjunto com áreas pedonais desadequadas, transformam a vida destas pessoas numa luta constante para se adaptarem a

---

<sup>2</sup> www.prp.pt - Prevenção Rodoviária Portuguesa

espaços, que não são adaptados a elas. Esta situação acontece frequentemente no centro da cidade, pois esta não está correctamente preparada com estruturas que sejam ajustadas às dificuldades das diferentes necessidades de mobilidade. A dificuldade de circular em espaço público devido à falta de uma rede pedonal adequada a todos, e que apresenta inúmeros obstáculos, que para algumas pessoas com determinadas deficiências são intransponíveis e até podem colocar em risco a sua integridade física, é uma realidade em praticamente toda a área de estudo.

Com passeios em mau estado, com reduzidas dimensões, com mobiliário urbano desadequado e inúmeras vezes situado na área de circulação pedonal, com a maioria dos passeios sem qualquer rebaixamento do piso ao nível das passeadeiras, o centro da cidade revela-se uma área inóspita para aqueles que necessitam de meios complementares, como cadeiras de rodas, canadianas ou andarilhos.

A exclusão social destas pessoas que apresentam mobilidade reduzida continua a ser uma realidade em Portugal, sendo disso um bom exemplo a cidade de Lisboa, que continua a ser uma cidade pensada para a fluidez do tráfego automóvel, colocando de parte quem circula a pé, não dando assim condições de ser vivenciada por todos.

Neste momento são muitas as pessoas com deficiência motora que se sentem inibidas de circular na cidade, principalmente por não o conseguirem fazer. Se a nível arquitectónico algum do edificado tem vindo a ser adaptado, o cidadão com deficiência quando sai da porta de sua casa, fica muitas vezes limitado e impedido de seguir o percurso por ele desejado.

Para agravar a circulação destas pessoas na cidade, a rede de transportes públicos ainda não está inteiramente adaptada a pessoas com mobilidade reduzida, existindo por exemplo estações de metro sem acessibilidade a cadeiras de rodas.

Em outras cidades europeias como Paris e Barcelona, os peões no geral, e em particular os portadores de deficiência, têm visto os seus direitos ganhar forma nas ruas das suas cidades, através da elaboração de regras e normas de construção e apropriação do espaço público que têm vindo a ser colocadas em prática, sendo por isso frequente ver nas ruas e praças destas cidades várias pessoas com mobilidade reduzida a circularem tanto no espaço público, como nos transportes que têm-se adaptado às reais necessidades de toda a população.

Em Portugal o caso é diferente, apesar de terem sido criadas leis e normas para o espaço público, que foram em 2007 compiladas no “Guia para a mobilidade e

acessibilidade para todos” onde se afirma que é *“possível desenhar e equipar sem barreiras e adequar a sua utilização para um número grande de pessoas com diferenças na sua mobilidade,”* a adequação do espaço público tem sido pouco concretizada na cidade de Lisboa. SNRIPD (2007:7)

Mesmo quando são realizadas obras no espaço público, que poderiam levar a uma adaptação do mesmo, a todo o tipo de peões, isso raramente acontece, mesmo sendo considerado como *“ (...) absolutamente indispensável a sua urgente aplicabilidade sob pena de dar continuidade a criação de cidades e vilas que separam em vez de unir, ou por outras palavras, a criação de Não Cidades.”* SNRIPD (2007:16)

Quando se planeia uma cidade e se fala de mobilidade, não se trata apenas do movimento e da deslocação em si, mas trata-se também de compreender, que no conjunto da população existem diferentes realidades. Pensar num espaço público para todos, com uma rede pedonal adaptada a todos sem excepção, desde os mais idosos aos mais novos, passando pelo cidadão que apresenta uma boa capacidade física até aquele que está limitado por algum género de deficiência, é um enorme desafio para quem gere o território na cidade de Lisboa, mas é fundamental que se perceba que todos os cidadãos sem excepção deveriam poder circular e usufruir da cidade sem se sentirem excluídos ou privados de chegar a algum ponto da cidade. Pois a (...) *“promoção da acessibilidade na via publica e nos edifícios constitui um elemento fundamental para a qualidade de vida de todos os cidadãos, sendo sentida de forma mais acentuada por aqueles que tem limitações de mobilidade.”* SNRIPD (2007:13)

As estruturas da cidade devem ser acessíveis, permitindo a todos a participação activa nos diversos domínios de actividade da sociedade; e garantindo ao maior número de cidadãos a possibilidade de viverem integrados na sua comunidade em situações de igualdade de oportunidades; através de espaços e serviços que ofereçam condições de segurança e conforto; e assegurando uma vida mais autónoma e independente a todos os cidadãos sem excepção. SNRIPD 2007

Neste momento existem leis que definem como deve ser construído o espaço público, para que os direitos de todos sejam levados em consideração, no Decreto-Lei nº 163/2006, de 8 de Agosto, foram definidas as condições de acessibilidade a cumprir no plano e na construção de espaços públicos, equipamentos colectivos e edifícios públicos, estendendo-se pela primeira vez estas normas ao edificado habitacional.

Este Decreto visa a promoção da acessibilidade ao considerar que esta constitui um elemento elementar na qualidade de vida das pessoas, sendo um meio indispensável para o exercício dos direitos que qualquer membro de uma sociedade democrática deve possuir, considerando que a acessibilidade contribui indubitavelmente para um maior reforço dos laços sociais, e para uma maior participação cívica de todos aqueles que integram a sociedade. Este Decreto-Lei tem em si uma vertente que procura atenuar a exclusão social, que durante anos foi baseada nas desigualdades impostas pela existência de barreiras urbanísticas e arquitectónicas. Tem também como objectivo melhorar o mecanismo fiscalizador, dotando-o de uma maior eficácia sancionatória.

### **2.4.3. Isolamento social**

Devido ao elevado número de automóveis que circulam na cidade de Lisboa, e às infra-estruturas da cidade estarem mais adequadas aos automóveis do que às pessoas, a cidade transformou-se num lugar onde é perigoso circular a pé, principalmente para as pessoas com mobilidade reduzida, idosos e crianças.

Esta situação tem vindo a contribuir para o isolamento social destas pessoas. Ao contrário de muitos países europeus onde as ruas são frequentadas por pessoas com mobilidade reduzida que circulam por exemplo em cadeira de rodas, na cidade de Lisboa raramente se observam pessoas a circular nesta situação, no entanto essas pessoas existem, mas a grande maioria opta por não circular na cidade, porque esta não lhes oferece condições de circulação cómodas e seguras que respeite as suas limitações físicas e que não lhes coloque a própria vida em situação de risco.

Em relação às crianças é cada vez mais comum, o facto de dependerem do transporte individual familiar para se deslocarem. Esta situação segundo Alves M (2009:1) pode levar a perda da possibilidade destas crianças explorarem o mundo que as rodeia, elementos que são essenciais para o seu desenvolvimento físico e psíquico, aumentando o risco de crescerem isoladas do mundo e dos amigos.

Mas mesmo sem necessidades especiais muitos dos que vivem na cidade sentem que não conseguem participar em todas as actividades que a cidade oferece, pois a cidade ao expandir-se para longe do seu centro privou muitos de usufruir de algumas estruturas só por não possuírem modo de transporte próprio.

*“Se nada for feito para proporcionar melhores condições de circulação aos peões (...), Lisboa será confrontada, a prazo, com a dura realidade de ter grande parte da população “fechada” em casa, incapaz de usar o espaço público.” CML (2011b:17)*

No entanto para construir ou reconstruir uma cidade que seja verdadeiramente pensada para todos é fundamental colocar em prática aquilo que tem sido apenas decidido no papel. Passando de Leis e de Planos a realidades concretas implementadas num território que necessita de mudanças, através de uma rede pedonal concreta e adaptada a todos que não exclua nem isole quem quer participar na vida da cidade.

## **2.5. Rede Pedonal**

Para que a circulação pedonal possa ser realizada é fundamental a existência de um conjunto de infra-estruturas que permita a movimentação dos peões, essas infra-estruturas constituem o sistema pedonal das quais se destacam os espaços reservados exclusivamente a peões (passeios e zonas pedonalizadas) e as áreas de atravessamento da rede viária (passadeiras e lugares sinalizados para o fim de atravessamento).

A deslocação em modo pedonal pressupõe um conjunto de condições para que esta possa ser cómoda, eficiente e segura, o que por vezes não sucede por diversos motivos, tais como a irregularidade do pavimento, arruamentos com características que não se coadunam com o peão por possuírem uma área de circulação pedonal demasiada estreita, ou nem sequer possuírem espaço de circulação pedonal, o estacionamento que usurpa muitas vezes o espaço dedicado ao peão, o excessivo volume de tráfego automóvel que torna certas áreas perigosas e que dissuadem o seu uso pela parte dos peões, pois estes não sentem condições de segurança e a existência das mais variadas barreiras arquitectónicas, como mobiliário urbano mal dimensionado ou mal localizado.

Mas além dos factores segurança e comodidade, as áreas pedonais têm de ser funcionais, para tal é fundamental que exista conectividade entre áreas pedonais com percursos que se interliguem e que forneçam um caminho seguro e cómodo por toda a área, por isso os passeios e vias pedonais devem formar um sistema bem articulado, para que não seja necessário ao peão recorrer à área destinada aos veículos motorizados, a não ser excepcionalmente nos locais próprios para o atravessamento das vias.



O desenho urbano desempenha um papel de extrema importância para a circulação de todos os tipos de transporte, inclusive para quem circula a pé, pois além de concretizar a afectação do espaço aos diferentes modos de transporte, também determina as características das infra-estruturas viárias e pedonais. Se por um lado serve de instrumento de gestão de tráfego, pois conforme as características das vias ajuda na promoção ou no desincentivo à utilização de determinados percursos, podendo também contribuir por exemplo para reduzir a velocidade de circulação dos veículos, o desenho urbano pode e deve também, funcionar como meio de inclusão social, respondendo às necessidades de toda a população, devendo ter por base o conceito de "design universal" ou "desenho para todos". IMTT (2011)

Segundo o Instituto Nacional de Reabilitação o *“desenho para todos assume-se (...) como instrumento privilegiado para a concretização da acessibilidade e, por extensão, de promoção da inclusão social.”*<sup>3</sup> Significando com isto, que para simplificar a vida de todos, independentemente da idade, estatura ou capacidade, as estruturas e o meio edificado devem poder ser utilizadas pelo maior número de pessoas possível, a um custo reduzido, para que todas as pessoas inclusive as que têm necessidades especiais, mesmo que temporárias, possam integrar-se totalmente numa sociedade inclusiva, contribuindo para uma sociedade mais equitativa, que ofereça aos cidadãos diferentes oportunidades de deslocação. IMTT (2011)

Segundo o PQN Final Report uma rede pedonal deve ter em si “5 Cs” de “connected, convenient, convivial, conspicuous and comfortable” COAST (2010)

### Lugares de Conectividade – “Connected”

Os percursos pedonais devem estar ligados e conectar diversas áreas da cidade, devendo fazer parte integrante da rede de transportes públicos. As áreas pedonais devem localizar-se junto aos interfaces, paragens e estações de diversos transportes públicos, pois esta proximidade permitirá que exista uma maior conexão entre vários pontos da cidade.

Devem também contribuir para a conexão de locais com diversas funções como escolas, locais de trabalho e lazer.

Uma rede pedonal que conecte vários pontos da cidade e próxima de transportes públicos, será muito mais utilizada, do que casos isolados de ruas pedonais sem qualquer ligação.

---

<sup>3</sup> <http://www.inr.pt>

Desta forma compreende-se que o modo pedonal não deve ser encarado como um modo de transporte isolado, devendo ser encarado como a chave da intermodalidade, pois é através deste modo tão simples que se conectam os diferentes modos de transporte. Por essa razão, quando se planeiam as redes de transportes é fundamental ter em consideração as características e necessidades dos peões.

*“Walking is a fundamental element of our everyday mobility. It is the glue of the transport system. It connects the different traffic modes and keeps the traffic system together.”* COAST (2010:108)

#### Lugares adaptados a todos os peões – “Convenient”

As rotas devem ser projectadas, de forma que sejam adequadas a todos os que circulam a pé, isso inclui, todas as pessoas com mobilidade reduzida. Essas rotas devem ser pensadas para satisfazer as necessidades de deslocação da maioria dos peões.

#### Lugares de Convívio – “Convivial”

Os percursos pedonais devem ser locais de convívio, para tal o seu espaço público deve ser agradável, permitindo a interacção social entre as pessoas que ali se deslocam. As áreas pedonais devem possuir dimensões que permitam a realização de diversas actividades de sociabilização e lazer. Devem também ser locais seguros e convidativos, com uma diversidade de pontos de interesse, contribuindo para o aumento da vivência do espaço público.

#### Lugares de fácil legibilidade – “Conspicuous”

As rotas devem ser claras e perceptíveis, se necessário devem ser sinalizadas e fazer parte de itinerários.

Os locais de atravessamento das vias com trânsito automóvel devem ser colocados em locais que facilitem a deslocação pedonal e que liguem a rede pedonal.

#### Lugares de conforto – “Comfortable”

Andar a pé deve ser fácil e confortável. Os pavimentos devem ser adequados ao uso pedonal. Devem ser lugares atraentes no que se refere à paisagem e à arquitectura, estando de preferência o mais possível afastadas da poluição provocada pelo automóvel. Devem ter locais destinados ao descanso, e fornecer lugares de abrigo através da separação do modo pedonal da circulação automóvel. COAST (2010)

## 2.6. Pedonalização

Para resolver os problemas que advêm da coexistência do modo pedonal com a circulação motorizada, a separação total destes dois modos parece ser a solução mais imediata, através do encerramento de ruas ao trânsito.

São muitos os autores que são a favor da pedonalização de certas vias, principalmente nas zonas históricas das cidades, é o caso de Robertson K (1995) que afirma que a pedonalização é uma das estratégias mais importantes para o (re)desenvolvimento das áreas centrais. Marques M (1992) também afirma que a pedonalização é um forte instrumento para resolver vários problemas urbanos, como os problemas económicos, ambientais, sociais e de congestionamento.

No entanto sendo a pedonalização considerada por diversos autores uma das ferramentas chave para a solução dos problemas das áreas centrais das cidades, esta não pode ser implementada isoladamente, mas necessita de estar incluída num conjunto de medidas a optar em toda a área intervencionada. Como Hortas M (1995:29) realça “*se for uma iniciativa isolada corre o risco de se tornar um fracasso*”.

Assim a pedonalização não se pode resumir ao encerramento de vias ao trânsito, pois as áreas pedonais, se não possuírem nenhum motivo de atracção que promova a circulação constante de pessoas correm o risco de se transformarem em áreas isoladas e consequentemente perigosas.

Para Brambilla R e Longo G (1989), uma área pedonal deve ser concebida num contexto de um esforço global, para ter êxito. Isto significa que esta medida não deve ser promovida isoladamente, mas sim conjuntamente com outras estratégias, como a conservação do espaço público e do património, a limpeza das ruas e o reforço da segurança e com a adequação do mobiliário urbano, para proporcionar um maior conforto a quem nelas circula. A multiplicidade de funções, também é fundamental para atrair mais pessoas e investimentos para estas áreas, como o comércio especializado, serviços financeiros, restauração, espaços de cultura e lazer, entre outros.

No entanto a acção de pedonalizar, tem de ser correctamente planeada, pois com o acto de encerrar ruas ao trânsito, podem advir certas consequências como o congestionamento da área envolvente ou deixar a área pedonal isolada e sem acessos. Para minimizar essa situação é fundamental planear a rede de mobilidade de toda a cidade e não apenas da área a pedonalizar. Esta situação pode ser dispendiosa e a criação de alternativas

para o tráfego desviado, podem nem sempre ser possíveis de concretizar, quer fisicamente quer financeiramente.

Assim o encerramento de ruas ao trânsito automóvel implica necessariamente um grande esforço na reorganização e na gestão do mesmo, com consequências directas na mobilidade e acessibilidade por vezes de toda a cidade.

Como refere Balsas C (1999:54), “*o problema da acessibilidade é vital para o futuro destas áreas*”, para tal é necessário criar uma boa rede de transportes públicos que sirvam a área pedonal e a tornem acessível a quem lá pretenda se deslocar. A criação de parques de estacionamento ou a adequação dos parques existentes é também fundamental para que quem pretenda chegar de automóvel o possa fazer, no entanto sem atravessar a área pedonal. Como afirma Marques M (1992) quando o objectivo principal é melhorar a qualidade de vida dos cidadãos em geral, um bom sistema de transportes públicos e o adequado fornecimento de estacionamento, são condições essenciais para o sucesso de qualquer proposta de melhoria das condições dos peões.

No caso da Baixa da cidade de Lisboa apesar de existirem algumas ruas pedonais estas “*têm desempenhado um papel sobretudo comercial e não se têm integrado de uma forma planeada num conjunto de medidas de renovação urbana.*” Farinha J e Menezes J (1983:16)

Como consequência desta situação após o encerramento do comércio a área fica quase despovoada, pois não existem mais motivos de atracção na área, esta situação transforma a Baixa num lugar pouco aprazível e pouco seguro no período nocturno.

### **2.6.1. Vias pedonais na Área de Estudo**

Além das diversas praças que são utilizadas maioritariamente para circulação pedonal, na área de estudo existem 15 vias pedonais, conforme se discrimina: Rua dos Condes, Rua das Portas Santo Antão, Travessa de Santo Antão, Rua Jardim do Regedor, Rua Barros Queiroz, Rua Dom Antão de Almada, Rua do Amparo, Rua dos Correeiros, Rua Augusta, Rua de Santa Justa, Rua da Assunção, Rua de São Nicolau, Rua da Vitória, Rua do Carmo e Rua Primeiro de Dezembro. (Mapa1)

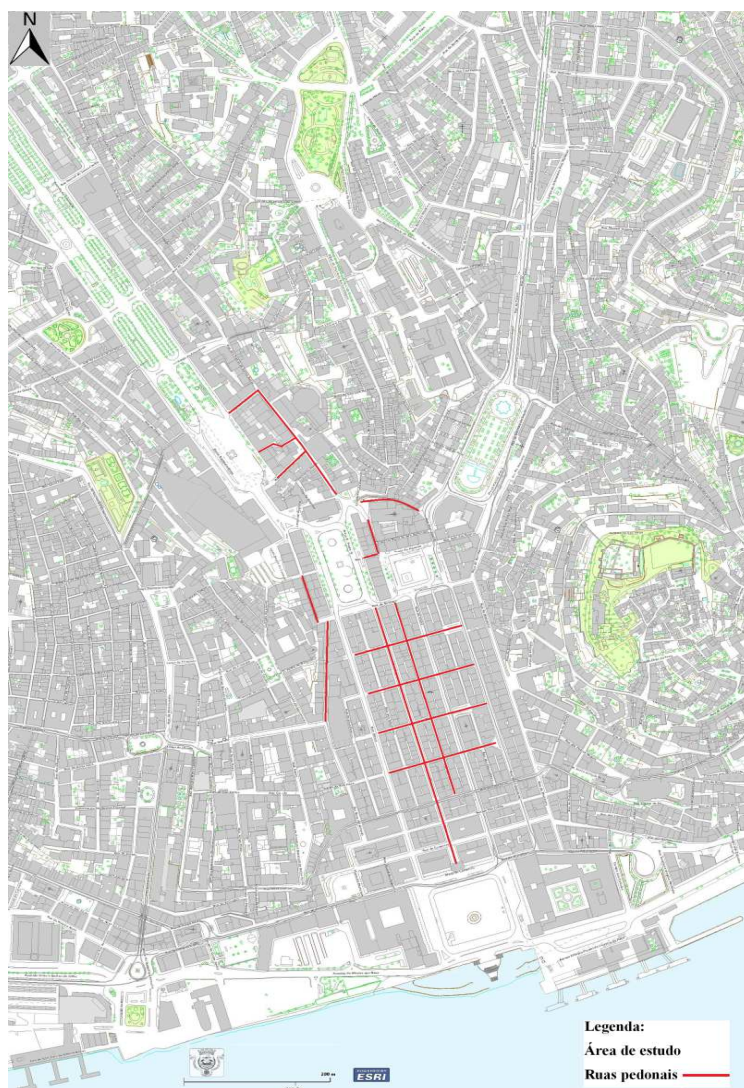


Figura 1 – (Mapa 1) Área de estudo e ruas pedonais

No entanto das ruas referidas nem todas são completamente dedicadas ao peão em todo o seu percurso, como é o caso da Rua Augusta, que apesar de ser aquela que apresenta o maior fluxo de peões, é atravessada por várias ruas que possuem circulação automóvel, o que implica que os peões para percorrer toda a rua têm de atravessar faixas de rodagem como a rua da Conceição e a rua de São Julião.

Também não existe uma ligação contínua entre a maioria destas vias, sendo necessário a quem pretende circular em mais de uma destas

ruas proceder ao atravessamento

de faixas de rodagem, e circular em diversas ruas com circulação automóvel, isto significa que não existe um verdadeiro trajecto inteiramente pedonal. Esta situação pode ser justificada pelo facto de não ter existido a elaboração de um plano para a criação de uma rede pedonal.

A ausência de trajectos inteiramente pedonais com alguma dimensão, não beneficia a deslocação das pessoas que ali transitam a pé, pois o circular num espaço constantemente atravessado por veículos motorizados torna o acto em si, pouco agradável e cómodo. Se em vez de um complicado sistema de passeios muitas vezes em mau estado de conservação ou inadequado estruturalmente aos vários tipos de peões, existissem trajectos contínuos adaptados à quantidade, frequência e características dos peões, a segurança e o conforto dos mesmos seria muito maior.



Figura 2 – Rua do Carmo (rua pedonal)



Figura 3 – Rua Augusta (rua pedonal)

Quando se planeia uma rede pedonal deve-se pensar no que se pretende para aquela área e o que já lá existe, no caso da Baixa de Lisboa, além da sua enorme riqueza histórica, possui também uma forte componente comercial, assim, o estabelecimento de uma rede de circuitos pedonais iria contribuir para tornar esta área mais atractiva, para visitar e viver, mas também iria contribuir para a dinamização da economia no que se refere ao comércio.

Além dos óbvios benefícios de segurança e conforto, a ligação pedonal entre as zonas de comércio e as áreas históricas, contribuem geralmente para a criação de espaços onde podem ocorrer actividades lúdicas de carácter espontâneo ou programado, que podem ser promovidas por entidades públicas ou privadas.

Na área de estudo, tem ocorrido alguns eventos em espaços dedicados à circulação pedonal como são o caso das Praças D. Pedro IV (Rossio), Praça da Figueira e Praça do Terreiro do Paço, e passeios centrais da Avenida da Liberdade e Restauradores. Mas existem outras actividades que ocupam temporariamente as faixas de rodagem dedicadas aos veículos motorizados, como é o caso das “*Marchas dos Santos Populares*”, que ocorrem anualmente na Avenida da Liberdade na noite de dia 12 Junho, e que obrigam ao encerramento do trânsito em toda a Avenida. Nesta mesma época de Santos Populares, no interior dos bairros mais típicos da área de estudo, como Alfama, Castelo, Mouraria entre outros, o trânsito também se encontra por vezes temporariamente condicionado, para que possam ocorrer os Arraiais Populares, parte integrante das Festas de Lisboa, e o espaço que habitualmente é utilizado para a circulação automóvel passa a ser temporariamente dedicado a quem circula a pé, aos bailes, espectáculos e esplanadas.



Se por um lado existem vias das cidades que podem e só devem ser encerradas temporariamente existem outras que poderiam ser sempre exclusivamente pedonais, no entanto como já referido essa situação tem de ser planeada tendo em conta as características dos peões as suas necessidades, mas sem nunca esquecer que a pedonalização tem de fazer parte de um plano geral que inclua toda a cidade.



Figura 4 – Restauradores com vias temporariamente encerradas ao trânsito na “Volta a Portugal em Bicicleta 2011”

Mas se na área de estudo como já foi referido, existem vias pedonais com potencialidades de utilização aos mais variados níveis, existem outras áreas onde o facto de existir potencialidades de melhorar os espaços e a vivência nesses locais através da pedonalização tem sido desperdiçado. Uma dessas zonas que faz parte da área de estudo é a Mouraria, que se situa numa das encostas da colina do Castelo de São Jorge. Apesar dos planos existentes que colocam esta área no meio das intervenções para melhoria da acessibilidade pedonal, esta área continua a ser bastante inóspita para o peão.

A rua da Mouraria foi a única rua nesta área que já foi pedonal, e que agora tem tantas permissões de circulação e de estacionamento, que está constantemente a ser utilizada por veículos motorizados, revelando que esta área não tem sido gerida da melhor forma, o que em conjunto com um ambiente social inóspito devido a graves problemas sociais (toxicod dependência, sem-abrigo, emigração ilegal) leva a que esta área da cidade seja cada vez mais um lugar que transmite pouca segurança o que afasta muitas pessoas de ali circularem.

### **Capítulo 3 - Considerações sobre os Espaços de Circulação Pedonal**

#### Repensar o Espaço Público

*“É importante que a rua deixe de ser um canal de passagem para ser um espaço com funções essenciais de convívio, recreio e interacção social, com um papel relevante na promoção de uma maior vitalidade urbana”* Farinha J e Menezes J (1983: 9)

Posto isto, é fundamental criar planos de intervenção que permitam uma profunda reorganização global do espaço urbano e a requalificação da área degradada, catalisando funções relevantes para a afirmação da cidade, isto é, criar estratégias para atrair pessoas para visitar, trabalhar e viver, com uma boa acessibilidade, com infra-estruturas e equipamentos de qualidade e diversos usos do espaço público onde prevaleça a segurança e o conforto de todos e onde todos consigam circular.

*“Quando o meio físico exige à pessoa que seja capaz de fazer mais e melhor do que ela é, de facto, capaz de fazer, estará a prejudicar-se a autonomia, o conforto e a segurança.”* CML (2011b:16)

### **3.1. Conforto - Criação de espaços públicos agradáveis**

No que se refere à criação de espaços públicos confortáveis, a questão da protecção contra condições atmosféricas adversas é um ponto extremamente importante. O planeamento de uma rede pedonal na cidade implica, perceber quais devem ser as soluções a implementar que mais são adequadas ao clima da cidade. Estas soluções de um modo geral passam por colocações de protecção do sol, do calor e da precipitação.

Como não é possível nem desejável fechar toda a área pedonal, para protecção do sol e consequentemente do calor devem ser concebidos elementos que criem sombra, como árvores, tornando assim a área mais aprazível. Para protecção da chuva a criação de protecção estará mais relacionada com o edificado e é mais difícil de implementar, mas deverá passar por exemplo pela construção dos edifícios onde os pisos ao nível térreo devem ser recuados, formando arcadas onde as pessoas possam se abrigar. Esta medida é quase impossível de colocar em prática em zonas consolidadas como é o caso da área de estudo. No entanto a plantação de mais árvores e de espécies adequadas pode ser uma solução que pode contribuir para tornar esta área mais aprazível.

A iluminação das áreas pedonais é também muito importante, para que possam existir actividades nocturnas, mas também por questões de segurança, pois obviamente que um espaço menos iluminado é susceptível de ser mais utilizado para actividades criminosas do que um bem iluminado. CML (2005)



### 3.1.1. Tipo de Pavimento

#### Calçada Portuguesa

Como já referido o pavimento é essencial para o conforto e para diferenciar espaços de circulação.

Em Lisboa o pavimento mais utilizado nas áreas pedonais é a calçada portuguesa, este tipo de pavimento é considerado por muitos como algo histórico e que deve ser preservado, pois é uma das imagens de marca de Portugal, embora o início da sua utilização remonte apenas ao século XIX, mais propriamente ao ano de 1842.



Figura 5 - Calçada Portuguesa em bom estado de manutenção na Praça Dom Pedro IV (Rossio)

No entanto apesar da sua história, e de ser algo que diferencia as cidades portuguesas de outras cidades do Mundo, este tipo de pavimento apresenta vários problemas que se relacionam com a mobilidade pedonal. Esta calçada é facilmente deformável, o que a torna extremamente irregular, desagrega-se frequentemente e é normalmente escorregadia. Por estes motivos e por falta de uma manutenção regular, parte



Figura 6 - Escadinhas da Caridade e rua da Caridade com pedras da calçada soltas no espaço pedonal

da superfície pedonal da área de estudo apresenta passeios e praças que não fornecem comodidade e segurança aos peões.

Apesar de muitos dos que defendem a calçada portuguesa afirmarem que o material utilizado (calcário e basalto) é o mais indicado para a área de estudo, por ser bastante poroso, e que por isso se adequar a uma área em forma de vale que sofre de constantes inundações, existem outros materiais igualmente porosos que são vulgarmente aplicados em outros países e que poderiam substituir parte da calçada portuguesa.

O novo Plano Director Municipal (PDM) admite a substituição do característico pavimento português por um mais confortável para caminhar. No entanto e apesar de ainda não estarem definidos os locais onde será feita a alteração o vereador da CML Fernando

Nunes da Silva, garante que a substituição da calçada portuguesa será realizada apenas fora das zonas históricas ou praças emblemáticas, o pavimento será substituído por material mais confortável e seguro para os utilizadores que circulam a pé na cidade de Lisboa.<sup>4</sup>

Para Ernesto Matos, autor de vários livros sobre a calçada portuguesa, aplicar este tipo de pavimento é uma arte que se encontra em extinção, e embora seja previsível que nos próximos anos se continue a utilizar este tipo de calçada na cidade de Lisboa, a sua qualidade tem tendência a decrescer, e em muitas situações não se poderá chamar ao pavimento calcetado de verdadeira calçada portuguesa, visto que cada vez existem menos calceteiros que façam deste trabalho uma arte. Na sua opinião seria até preferível outro tipo de pavimento do que algum do que existe actualmente, pois a má qualidade de certos locais dá má imagem à cidade e é causador de muitos acidentes.

Apesar de existir um curso patrocinado pela CML de formação para a profissão de calceteiro segundo Ernesto Matos os calceteiros em Lisboa não chegam para fazer face às necessidades de manutenção da cidade.<sup>5</sup>

Assim entende-se que para melhorar a mobilidade dos peões na área de estudo é crucial investir na formação de novos calceteiros e em obras regulares de manutenção da calçada portuguesa. No entanto, em alguns locais da cidade seria uma boa aposta a alteração do tipo de pavimento, por outro de material que se mantenha mais regular e sem deformações durante mais tempo, e que seja menos escorregadio principalmente em algumas áreas, nomeadamente nas colinas que cercam a Baixa, onde o pavimento se encontra em pior estado de conservação.



Figura 7 - Substituição parcial da calçada portuguesa Praça D. Pedro IV

Uma das poucas alterações no pavimento de grande dimensão, que acontecerão nos últimos anos na área de estudo, foi a intervenção do espaço público que aconteceu no Terreiro do Paço, onde a calçada portuguesa foi integralmente substituída por um material mais confortável e seguro para a circulação pedonal.

<sup>4</sup> [www.dn.pt/inicio/artes](http://www.dn.pt/inicio/artes) Artes DN de 09-12-2010 | <sup>5</sup> [www.timeout.pt](http://www.timeout.pt) Time Out de 22-09-2009



Figura 8 - Terreiro do Paço, depois da requalificação e alteração do tipo de pavimento

### 3.1.2. Mobiliário Urbano

O Guia Acessibilidade e Mobilidade para Todos (2007) recomenda que a colocação do mobiliário urbano seja feita dentro de uma “faixa de infra-estruturas”, com a finalidade de libertar de qualquer tipo de obstáculo a restante área de passeio que deverá ter pelo menos 1,5m. SNRIPD (2007)

No entanto, na área de estudo são muitas as situações onde as pessoas vêem a sua mobilidade seriamente condicionada, devido aos entraves que lhes vão sendo colocados no caminho.

São demasiadas as vezes que nos passeios do centro da cidade a circulação é dificultada pela utilização inadequada de mobiliário urbano mal dimensionado ou excessivo, como paragens de transportes públicos, bancas de jornais, cabines telefónicas, esplanadas, etc.

Como é o caso da Paragem de Autocarro da figura 9, que se localiza no Campo Mártires da Pátria. Esta paragem está em cima de um passeio e não deixa espaço suficiente para que os peões



Figura 9 - Paragem em cima de um passeio deixando pouco espaço de circulação para os peões - Campo Mártires da Pátria

possam circular comodamente e em segurança. Quando existe fila para o autocarro os peões que querem apenas utilizar o passeio têm muitas vezes de circular na área destinada à circulação automóvel. Esta é apenas uma das muitas situações de espaço público com dimensões inadequadas ou com mobiliário inadequado que existe na área de estudo.

Um troço pedonal que não pode ser utilizado por todas as pessoas, mas que pelo contrário impede que pessoas com limitações físicas advindas da idade ou de alguma deficiência, usufruam da cidade por completo, é algo que não deveria existir numa cidade capital de um País Europeu.



Figura 10 - Local de atravessamento pedonal na rua do Telhal, sem rebaixamento dos passeios

No entanto, observando a área de estudo são muitos os obstáculos que impedem que quem circula a pé o faça de uma forma cómoda e segura, os obstáculos são muitas vezes estruturais e não permitem o acesso a todas as pessoas, como são o caso dos passeios extremamente altos e sem rebaixamento nas áreas de atravessamento, ou com áreas insuficientemente rebaixadas.

Em relação aos espaços de circulação pedonal, o território estudado pode ser dividido em duas áreas, no caso da área central da Baixa e Avenida da Liberdade, devido à dimensão das vias, os seus passeios apresentam na sua maioria uma dimensão adequada à circulação pedonal. Já a mesma situação não se verifica nas colinas, onde a maioria das ruas apresentam um declive acentuado, e são na sua maioria muito mais estreitas, o que contribui para que o espaço dedicado aos peões também seja bastante reduzido, e às vezes inexistente.

O mesmo acontece com o estado de conservação das zonas pedonais, sendo notória a diferença entre estas duas zonas. A primeira apresenta-se bastante mais bem conservada, enquanto que a segunda possui áreas pedonais que na sua maioria apresentam uma manutenção muito mais deficitária.

### **3.2. Segurança**

A segurança é um dos aspectos mais importantes das áreas pedonais, para tal estas áreas devem ser planeadas de forma a diminuir o risco de conflito entre o modo pedonal e os outros modos de transporte, principalmente o motorizado.

Não conseguir circular em segurança é uma das maiores queixas da população que se desloca pedonalmente na área de estudo. Segundo o relatório “Uma Cidade para Todas as Pessoas” elaborado pela CML em 2009, esta é a maior dificuldade apontada pelos cidadãos auscultados (cerca de 200 cidadão com mais de 55 anos) e está relacionada com o



mau estado de certas áreas do espaço público e, designadamente de alguns passeios, sobretudo os que são em calçada. De facto, uma percentagem considerável (55%), das pessoas auscultadas manifestaram receio de poder vir a cair no passeio.



Figura 11 - Rua Esperança do Cardal, sem um espaço adequado à circulação pedonal

A maioria dos inquiridos responderam que os passeios são na generalidade muito irregulares, e escorregadios devido principalmente à falta de manutenção, o que os torna desconfortáveis e perigosos, contribuindo para o aumento do número de acidentes dos quais se destacam as quedas. Referiram também que geralmente são demasiado altos o que torna a circulação pedonal mais difícil principalmente para quem tem problemas de mobilidade, o que é frequente na idade dos inquiridos. Referiram também que os passeios são na sua maioria muito estreitos, o que em áreas de grande tráfego esta situação pode contribuir para o aumento de atropelamentos.

Também indicaram como um problema a interrupção dos passeios, pois existem áreas na cidade, onde os passeios acabam e o peão fica sem área para circular.

O estacionamento indevido nos passeios também foi outro problema apontado, assim como a proliferação de obstáculos que se encontram muitas vezes desorganizados e em excesso nas áreas pedonais, como os sinais de trânsito, os quiosques, as paragens dos autocarros, os anúncios publicitários, as bocas-de-incêndio, etc. CML (2009d)

Todas as situações já referidas como o mau estado das áreas pedonais ou ausência delas, que fazem com que muitas vezes os peões tenham de circular na faixa de rodagem dos automóveis, assim como as zonas de atravessamento colocadas em locais menos adequados ou mal sinalizadas, entre tantas outras situações de inadequação da cidade ao peão, contribuem para que em Portugal o peão seja uma das maiores vítimas de sinistralidade rodoviária.

No contexto Europeu, Portugal destaca-se pela negativa no que refere aos acidentes que envolvem peões, sendo o número de mortes de peões em Portugal o dobro da média registada na União Europeia. CCDRN (2008)

Os peões são de todos os utilizadores da via pública, os mais frágeis pois não possuem qualquer tipo de protecção exterior, o que geralmente provoca consequências físicas com maior gravidade para o peão, quando ocorrem acidentes que envolvem peões e veículos motorizados.



Figuras 12, 13 e 14 – Rua Stº António dos Capuchos. Peões que circulam no espaço dedicado ao automóvel, pois o espaço pedonal nesta rua é extremamente estreito, e está em mau estado de conservação, além de ter frequentemente automóveis estacionados em parte dos passeios

Quando se dá um aumento da velocidade de um veículo de 30 km/h para 60 km/h corresponde geralmente a um acréscimo na percentagem de peões mortos de 5% para 80%. No entanto, mesmo a velocidades reduzidas, uma colisão entre um veículo e um peão resulta quase sempre em ferimentos, mais ou menos graves, ou até na morte do peão.

Segundo o Manual do Planeamento de Acessibilidades e Transportes, referindo-se a dados fornecidos pela dados da Associação de Municípios do Reino Unido, a proporção de peões que falecem depois de uma colisão com um veículo aumenta expressivamente com a velocidade, sendo que a 30 km/h, 5 em cada 100 peões são vítimas mortais, a 50 km/h essa proporção passa para 40 em 100 e a velocidades de 60/70 km/h, já é de 90 em cada 100 peões. CCDRN (2008)

Segundo Dados da Direcção Geral de Viação, em 2007 morreram 137 peões em Portugal, o que representa cerca de 16% do total de mortos nas estradas Portuguesas, com base nestes dados verifica-se também que o grupo etário mais afectado foi o dos idosos ( $\geq 65$  anos), que representam cerca de 50,4% (69 peões) do total de peões mortos. De todos os peões que faleceram, 13 (cerca de 9,5%) ocorreram em travessias para peões devidamente sinalizadas. CCDRN 2008

Estes atropelamentos nas áreas de atravessamento destinadas a peões, apesar de estarem a diminuir, constituem ainda um fenómeno extremamente grave na sociedade portuguesa, afectando especialmente a população mais idosa, que é duplamente vítima,

pois apresenta uma grande vulnerabilidade da sua condição física que se traduz em maiores taxas de morbilidade e mortalidade quando comparada com outras vítimas, mas também porque a forma de mobilidade da maioria dos idosos está dependente dos transportes públicos e do modo pedonal. CCDRN 2008

Um dos objectivos da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (2008-2015), é a melhoria do ambiente rodoviário em meio urbano, através da requalificação dos espaços públicos urbanos, visando assegurar o aumento das condições de segurança para a circulação dos peões através de várias medidas de entre as quais se destaca imposição da redução da velocidade de circulação dos veículos motorizados em determinadas áreas que sejam mais críticas, para cumprir o objectivo concreto de reduzir o número de acidentes que envolvam peões, e reduzir até 2015 o número de peões mortos em 32%. ANSR (2008)

### **3.2.1. Dificuldade de atravessamento**

A dificuldade de atravessamento de certas vias é também um factor dissuasor da circulação pedonal, relacionando-se estreitamente com o factor segurança. Andar a pé envolve algum risco de acidente, que aumenta ou diminui consoante o local esteja ou não pensado em função da deslocação pedonal.

Segundo o relatório “Uma Cidade para Todas as Pessoas” um dos muitos problemas referidos pelos inquiridos está relacionado com os perigos de atravessar as faixas de rodagem, onde 83% dos inquiridos referiram que o tempo que os semáforos se encontram abertos para os peões não é suficiente para um atravessamento em segurança, e 72% considerou que o número de passadeiras existentes é insuficiente, e que as que existem, estão muitas vezes, muito afastadas entre si, algumas encontram-se mal localizadas e muitas estão em mau estado de conservação, o que contribui para aumentar o risco de acidentes. CML (2009d)

Na área de estudo é comum existirem passadeiras em mau estado de conservação, estando muitas vezes quase imperceptíveis, tanto para os automobilistas como para os peões, como se pode verificar nas figuras 15 e 16.



Figura 15 - Largo da Madalena



Figura 16 - Campo Mártires da Pátria

Por vezes verifica-se que a colocação de passadeiras no espaço público parece um pouco aleatória, não contribuindo para um trajecto confortável e seguro que faça sentido para quem se desloca a pé. O local escolhido para a implementação de certas passadeiras não é o mais adequado, estando algumas colocadas por exemplo à frente das paragens de autocarro, o que faz com que a visibilidade dos peões e automobilistas seja reduzida quando está um autocarro na paragem. Como acontece por exemplo na Avenida da Liberdade (figura 17). Esta situação pode ser particularmente grave para os peões nesta Avenida, pois é comum muitos automóveis aqui circularem em excesso de velocidade.



Figura 17 - Passadeira situada em frente a uma paragem de autocarros na Avenida da Liberdade

A falta de critério na selecção dos locais para implantação das passadeiras, mas também a falta de manutenção da pintura, da sinalização, do arranjo das áreas adjacentes, tornam estes locais de atravessamento, pouco seguros e pouco cómodos e consequentemente, muitas vezes são locais desprezados pelos peões. Este conjunto de situações contribuem em muito para que os peões frequentemente optem por atravessar as faixas de rodagem fora das passadeiras, o que contribui para o aumento no número de acidentes.

Outro problema apontado são as ilhas para peões que existem no meio de algumas faixas de rodagem, onde por vezes até existem paragens de transportes públicos, muitas destas ilhas não apresentam qualquer ligação com as restantes áreas pedonais da área



envolvente, não existindo qualquer sinalização de lugares de atravessamento, como se pode verificar na figura 18.



Figura 18 – Largo Corpo Santo

Após uma análise aprofundada do território da área de estudo verifica-se que todos os problemas referidos nesta auscultação à população de facto existem, e podem causar grandes dificuldades a quem circula a pé nesta área da cidade.

Para que circular na cidade de Lisboa seja mais confortável para os peões, e o número de acidentes seja reduzido, é fundamental planear e implementar novos locais e formas de atravessamento que estejam mais de acordo com as necessidades de quem circula a pé, mas também é impreterível um aumento da fiscalização de comportamentos de risco que levam ao não cumprimento das regras da segurança rodoviária por parte dos automobilistas, nomeadamente a prática de velocidades excessivas, as manobras de ultrapassagem junto a passeadeiras de peões, e a não cedência de passagem aos peões tanto nas passeadeiras como nas mudanças de direcção, obrigando assim ao cumprimento das regras de trânsito. ANSR (2003)

### **3.3. Poluição**

Na área de estudo a Avenida da Liberdade é um dos locais mais poluídos da cidade e do país, esta situação deve-se quase na sua totalidade, ao volume de tráfego automóvel que circula nesta área, e à configuração da zona, que ao apresentar uma forma em vale, ajuda a concentrar e a canalizar os poluentes em direcção ao rio.

Segundo dados da Agencia Portuguesa do Ambiente (APA), no ano de 2009 a estação de medição da qualidade do ar da Avenida da Liberdade registou que as

concentrações médias diárias de partículas inaláveis (PM10 – partículas com diâmetro inferior a 10 µm) excederam o valor permitido (50µg/m<sup>3</sup>) em 92 dias.

Esta situação pode ser particularmente gravosa para quem vive, trabalha ou simplesmente circula com frequência nesta área, pois segundo a APA, este tipo de partículas inaláveis constitui um dos poluentes atmosféricos mais graves em termos de saúde pública. APA (2010)

### 3.3.1. Zonas de Emissões Reduzidas (ZER)

#### Proibição de circular a veículos poluentes

Para reduzir a elevada taxa de poluição do ar que existe na cidade de Lisboa, no dia 4 de Julho do presente ano, entrou em vigor a proibição de circular no Eixo Avenida da Liberdade/Baixa de Lisboa nos dias uteis das 8 horas às 20 horas, esta proibição foi imposta a todos os automóveis com matrícula anterior a 1993 sem catalisador de origem, com excepção dos residentes, transportes públicos e veículos históricos. Esta área da cidade torna-se assim na primeira Zona de Emissões Reduzidas da cidade. No início do ano de 2012 esta proibição deve estender-se a toda a cidade, com excepção de algumas vias que funcionam como áreas de atravessamento e ligação aos concelhos que cercam a cidade, como por exemplo a 2ª Circular e o Eixo Norte-Sul. CML (2011c)



Figura 19 - Início de uma Zona ZER na Rua de São José

Segundo informações cedidas pela CML ao Jornal Expresso, passado pouco mais de um mês da imposição desta proibição, foram multadas pela Polícia Municipal de Lisboa doze viaturas com matrícula anterior a 1993 que circulavam nas áreas proibidas à sua circulação.<sup>6</sup>

Esta medida ainda é muito recente, e por isso é impossível medir resultados, no entanto com ela estima-se que depois da implementação da segunda fase em 2012, com as ZER aplicadas à cidade na sua globalidade, que se consiga cerca de 48% de redução das emissões de poluentes, colocando assim em prática o cumprimento da Directiva Quadro da qualidade do ar, que obriga os Estados membros a respeitar e a tomar medidas para cumprir os valores estipulados como seguros, em relação à concentração de poluentes nocivos para a saúde Humana. CML (2011c)

<sup>6</sup> www.aeiou.expresso.pt - Publicação de 18-08-2011

## Capítulo 4 – Medidas a Implementar no Território

### 4.1. Incentivar o Sector Comercial

O sector comercial na área da Baixa passou por diversas fases, se durante anos a Baixa foi uma zona comercial por excelência, com o incêndio em 1988 e com o aumento exponencial de centros comerciais a Baixa começou a perder progressivamente a sua competitividade em relação aos novos espaços comerciais emergentes. No entanto nos últimos anos que começaram com a reabertura dos armazéns do Chiado, a Baixa começou novamente a atrair os mais variados tipos de investimento, e neste momento é novamente uma das áreas mais atractivas da cidade e com uma actividade comercial a renascer novamente.

No entanto para que a Baixa não seja apenas mais um polo comercial entre muitos, é fundamental valorizar o que esta tem de mais característico como o comércio tradicional e as suas lojas centenárias, mas também é necessário apostar na renovação e modernização do comércio, tornando-o mais competitivo.

Segundo a Proposta de Revitalização da Baixa Chiado, o desenvolvimento da ideia de um “*Centro Comercial a Céu Aberto*”, com uma gestão única do espaço onde sejam asseguradas condições de limpeza, conservação, segurança e conforto como já acontece nos centros comerciais, pode ser uma boa opção para a revitalização da área de estudo.

Aplicar este conceito de Centro Comercial a céu aberto implica dar uma maior prioridade ao peão em toda a área, pois o modo de deslocação pedonal é o mais apropriado para zonas centrais e comerciais onde as viagens são relativamente curtas, sendo esta a melhor forma de deslocação que potencia a participação nas actividades sociais e económicas, uma vez que se trata da forma mais directa de aceder ao território e aos seus serviços. CML (2006)

Para perceber a opinião dos comerciantes, e se consideram a mobilidade pedonal como algo importante na Baixa foi elaborado um questionário que foi aplicado a 50 comerciantes da área de estudo. Foram aplicados 25 questionários em ruas pedonais como é o caso da rua do Carmo e da rua Augusta, e 25 questionários em ruas com circulação automóvel.

## Questionários - Comerciantes da Área de Estudo

Todos os comerciantes das ruas com circulação automóvel têm a opinião consensual que deveriam ser encerradas mais ruas ao trânsito, na área central da Baixa, no entanto esta medida teria que ser acompanhada por outras estratégias de dinamização do espaço. Todos eles afirmam que gostariam que a sua rua fosse pedonal, pois isso iria atrair mais pessoas o que seria benéfico para o comércio. Já os comerciantes das ruas pedonais afirmam que a Baixa não pode ser toda pedonal, pois colocaria em risco a acessibilidade à mesma. Esta diferença de opiniões pode estar relacionada com a competitividade entre comerciantes. Pois se toda a Baixa for pedonal, haverá mais condições por exemplo de todos os restaurantes terem esplanadas, ficando a ganhar clientes as ruas que passarem a ser pedonais, aumentando assim a concorrência entre os diversos restaurantes.

No entanto, apesar das diferentes opiniões relativamente ao encerramento de mais ruas ao trânsito, todos consideram ser necessário uma maior promoção desta área através de iniciativas culturais como espectáculos e animação de rua. Consideram também fundamental promover o aumento da segurança de quem ali circula, assim como a recuperação do comércio tradicional, através da continuidade das lojas centenárias e da especialização comercial da área, mas também foi apontado como essencial o alargamento do horário de funcionamento das lojas para tornar a Baixa mais dinâmica e atractiva, e dotada de mecanismos eficazes para competir com a alargada oferta dos centros comerciais. Consideraram, ainda, fundamental reforçar a rede de transportes e criar mais espaços de estacionamento, e estacionamento com valores mais acessíveis, para que a Baixa seja um lugar para todos.

Todas as entrevistas tornaram credível a ideia que o sucesso das áreas comerciais pedonais podem ser um motor para a competitividade do centro das cidades. Todos são da opinião que deveriam existir mais iniciativas, com o propósito de tornar esta área da cidade mais convidativa, e desta forma atrair mais pessoas e novos investimentos.

O número de iniciativas para dinamizar o centro da cidade têm vindo a aumentar nos últimos anos, exemplo disso é o evento *Chiado na Moda*<sup>7</sup>, uma parceria conjunta da Junta de Freguesia dos Mártires e algumas das marcas mais representativas do Chiado, que contempla diversas actividades como espectáculos de música, dança, exposições de arte, feiras, desfiles de moda e tertúlias que decorrem em várias ruas do Chiado. Outra iniciativa, esta promovida pela Associação de Valorização do Chiado, é o *Chiado After Work*<sup>8</sup>, que tem como propósitos o prolongamento dos horários das lojas e animação de

---

<sup>7</sup> [www.chiadonamoda.com](http://www.chiadonamoda.com) | <sup>8</sup> <http://chiado-after-work.blogspot.com>

ruas entre outros. Segundo os seus organizadores estas acções já demonstraram ter sucesso, ao atrair um maior número de pessoas fora do horário habitual, traduzindo-se numa nova dinâmica que contribuiu para devolver vitalidade à Baixa.

#### **4.2. Medidas de Acalmia do Tráfego**

Para reduzir o número de acidentes e melhorar a vida nas cidades, existem medidas que podem e devem ser tomadas, e são designadas de medidas de acalmia do tráfego.

As medidas de acalmia de tráfego têm como finalidade minimizar os impactos negativos do tráfego motorizado, através da imposição de limites da velocidade máxima, mas também através de sinalização e de medidas físicas inseridas no território, que levem ao desencorajamento do uso do transporte individual motorizado dentro da cidade, mas garantindo sempre a acessibilidade a todos os locais.

A acalmia de tráfego tem como principal objectivo que os diferentes modos de transporte possam ser compatíveis e coexistir harmoniosamente na cidade, mas dando sempre prioridade aos modos suaves de deslocação.

Algumas das medidas de acalmia do tráfego, consistem na colocação nas faixas de rodagem de obstáculos físicos que induzam os condutores de veículos motorizados a circularem a uma velocidade mais reduzida, como mobiliário urbano, plantio de vegetação, alteração do tipo de pavimento, mas também sinalização vertical e horizontal. São também utilizados meios complementares que compreendem a implementação de medidas que actuem ao nível psicológico, como a instalação de elementos formais que marquem a entrada nestes espaços, tudo para que seja reforçada a ideia de que tem de existir uma alteração de comportamento por parte do condutor, através da alteração do meio físico onde circula. Estas medidas, são importantes para a redução do número de acidentes que ocorrem nas cidades, envolvendo veículos motorizados e peões.

As soluções de acalmia de tráfego devem ser aplicadas apenas em locais que as possam realmente receber. Estas medidas só fazem sentido quando aplicadas de uma forma lógica e coerente com a restante estrutura viária. Para tal é fundamental que sejam criadas estruturas de trabalho multidisciplinares que consigam trabalhar no território a diversos níveis. Não podendo nunca a questão do tráfego ser dissociada de um processo mais

abrangente de ordenamento do território, para que não se transforme esta áreas ou as áreas adjacentes em locais caóticos e pouco vivenciados. CCDRN (2008)

A acalmia do tráfego deve maioritariamente ser implementada em vias onde as características das actividades urbanas não se coadunem com elevadas velocidades ou intensidades de tráfego, onde estão incluídas as zonas residenciais, centrais e predominantemente comerciais.

No entanto, em algumas vias principais, particularmente as que possuem um papel importante no atravessamento de localidades, pode ser igualmente desejável a aplicação de soluções integradas de acalmia de tráfego, que sejam eficientes, através da limitação das velocidades, que as tornem compatíveis com a vivência urbana em segurança, de quem pretende circular nos passeios ou atravessar as faixas de rodagem, no entanto sem comprometer a fluidez do tráfego automóvel.

*“(...) o objectivo principal das soluções de acalmia de tráfego é o de contribuir para a viabilização de uma vivência urbana de qualidade, funcionando como instrumentos de qualificação urbana, criando um ambiente onde o peão se sinta seguro nas suas movimentações e onde, dado o maior grau de prioridade que lhe é concedido, se possa apropriar do espaço.”* CCDRN (2008:9)

Em vários países Europeus que implementaram medidas de acalmia do tráfego, comprovou-se a redução da velocidade dos veículos, e consequentemente a diminuição do número e gravidade dos acidentes, assim como a diminuição do ruído e da poluição do ar, o que contribuiu para uma melhoria da qualidade de vida das populações, e para a qualificação urbana da área tratada. CCDRN (2008)

Na área de estudo, embora seja possível pedonalizar algumas vias, existem outras vias que não podem de todo ser encerradas ao trânsito, pois é fundamental manter esta área acessível, mas nas quais poderiam ser implementadas medidas de acalmia do tráfego, que permitissem a circulação de vários modos de transportes, mas onde o peão fosse um elemento importante.

Para que exista sucesso na implementação destas medidas, o esclarecimento e envolvimento da população é fundamental, para que as alterações sejam bem aceites e vistas como um benefício para a população e para a cidade e não sejam contestadas, como é frequente acontecer quando se implementam alterações no trânsito na cidade.

As zonas devem estar devidamente sinalizadas e devem considerar as necessidades especiais dos veículos de emergência e dos transportes colectivos; assim como é essencial que sejam adaptadas às pessoas com mobilidade condicionada.

As principais técnicas de acalmia de tráfego que podem ser adaptadas e aplicadas à área de estudo passam pela alteração física das vias de modo a provocar a diminuição da velocidade dos veículos motorizados e organizam-se em dois grupos principais. São estas alterações dos alinhamentos horizontais (estrangulamentos e gincanas) e alterações dos alinhamentos verticais (bandas e lombas). CCDRN (2008)

### Alterações dos alinhamentos horizontais

Estrangulamentos: redução da largura das vias, através do alargamento dos passeios, da construção de canteiros, ou faixas de estacionamento. Ao diminuir a largura da via os condutores sentem a necessidade de reduzir a velocidade.

Gincanas: colocação de forma alternada de obstáculos nas bermas das ruas, por exemplo canteiros, o que leva à necessidade do condutor fazer um desvio na trajectória do veículo, implicando assim uma diminuição considerável da sua velocidade.

### Alterações dos alinhamentos verticais

Lombas: são a medida de acalmia de tráfego mais utilizada em todo o Mundo, pois garantem uma redução muito significativa da velocidade dos veículos. No entanto a sua utilização não é a mais aconselhada para a área de estudo, visto que não são recomendadas para áreas com forte utilização dos transportes públicos e serviços de emergência.

Este tipo de medida é muitas vezes criticado pois se os condutores não reduzirem atempadamente a velocidade podem danificar os seus veículos.

Travessias pedonais elevadas: As travessias elevadas são lombas alongadas em que a parte superior é plana, e são utilizadas para atravessamento de peões.

Com esta medida os condutores são obrigados a reduzir a velocidade dos seus veículos, dando primazia ao peão, o que por vezes e apesar das regras de trânsito não acontece nas passadeiras comuns.

Estas travessias elevadas são também mais confortáveis para os peões, pois estes circulam sempre à mesma cota.

Esta medida pretende funcionar como um elemento dissuasor do excesso de velocidade e obrigar a uma maior atenção dos condutores face às passagens para peões. Se por um lado, confere uma maior visibilidade aos peões, por outro constitui uma barreira física que ajuda a controlar a velocidade praticada nas vias onde estão implementadas. CCDRN (2008)

### Outras medidas

Portões virtuais: A colocação de um género de portão no início das áreas onde se pretende que a velocidade dos veículos motorizados seja reduzida, já é aplicada de forma regular em alguns países como é o caso da Dinamarca. Esta deve ter por base algumas estruturas que delimitem a entrada da via. O efeito visual que esta medida causa geralmente leva os condutores a reduzir a velocidade pois sentem que estão a entrar numa área com características distintas da que circulavam até então, e assim conseguem mais facilmente interiorizar a ideia de entrada num ambiente rodoviário diferente. CCDRN (2008)

### Medidas complementares

Para acentuar a noção de que se trata de um espaço em que o peão tem prioridade, é comum estas áreas possuírem pavimentos com matérias texturas e cores que as diferenciam das utilizadas maioritariamente pelos veículos motorizados.

Nestas áreas a utilização de diversos tipos de mobiliário urbano, como bancos e quiosques assim como sinalização e iluminação adequada aos peões contribuiu para que a ideia da primazia de circulação passe a ser dada ao peão.

Em algumas ruas da área de estudo, se a prioridade fosse dada ao peão, uma das medidas que poderia facilmente ser colocada em prática era a substituição do pavimento de asfalto por outro material que contribuisse para ao abrandamento da velocidade dos veículos motorizados.

Assim como se poderia proceder à colocação de alguns elementos no espaço público que chamassem a atenção dos automobilistas e que relembrasse que esta área tinha passado a ser utilizada prioritariamente pelo peão. CCDRN (2008)



## Zonas 30

Uma Zona 30 é um conjunto de vias onde a velocidade dos veículos motorizados, está limitada por lei a 30km/h. Estas zonas são assim designadas porque o método mais marcante de moderação do trânsito nestas áreas é a limitação de velocidade máxima a 30 km/hora, embora a criação de zonas pedonais e de outros obstáculos à circulação automóvel também sejam características deste "conceito". Estas limitações têm como principal objectivo reduzir a velocidade do tráfego e consequentemente o número e gravidade de acidentes. CCDRN (2008)

Em 2009 foi implementada a primeira Zona 30, na cidade de Lisboa, mais propriamente no Bairro Azul, na Freguesia de São Sebastião da Pedreira. Até à data na área de estudo só existe uma rua demarcada como zona 30, trata-se da rua do Arsenal junto ao Terreiro do Paço.

Resumindo os principais objectivos a alcançar com as medidas de acalmia de tráfego são:

- Reduzir a velocidade dos veículos, contribuindo para a consequente redução dos acidentes, tornando estas áreas mais seguras;
- Reduzir o ruído e a poluição do ar, criando assim vias mais atractivas;
- Requalificar o espaço urbano, contribuindo para eliminar/reduzir o tráfego de atravessamento criando um ambiente mais agradável para quem se desloca em modos de circulação suave;
- Contribuir com todos estes pontos para melhorar a qualidade de vida de quem vive e circula nestas áreas.

Este conjunto de técnicas de acalmia de tráfego, pode permitir atingir o conjunto de objectivos acima descritos, no entanto devido às diferentes características do território e à mentalidade de quem utiliza as diferentes áreas onde estas medidas são implementadas, os resultados podem variar. Por isso estas medidas devem ser sempre adequadas ao território e à população que pretendem servir, para que sejam alcançados os resultados pretendidos.

Para que a implementação destas medidas nesta área da cidade não a transformem numa área isolada, a integração das medidas de acalmia de tráfego devem estar sempre incluídas e em perfeita articulação com as medidas do ordenamento e planeamento do território e dos transportes. Estas medidas devem ser acompanhadas de uma forte

promoção dos modos de transporte ambientalmente sustentáveis e alternativos ao transporte individual, e a zona condicionada deve ser atractiva para que os peões lá queiram circular.

Conclui-se que, se estas medidas fossem colocadas em prática na área de estudo, desde que englobadas em outras medidas de planeamento e ordenamento do território e devidamente adaptadas à área e à população que ali reside e frequenta, trariam consigo várias melhorias e transformariam por completo a vivência nesta parte da cidade.

#### **4.3. Meios Auxiliares à Mobilidade Pedonal**

Para além de tudo o que já foi referido a mobilidade pedonal numa cidade está também muito dependente da sua orografia.

A área de estudo é formada por um vale e várias colinas o que concede a este território características muito próprias, e que devem ser tratadas de forma específica, através de meios adaptados a uma orografia particular.

A circulação pedonal, para ser segura, confortável e aprazível, implica um conjunto de medidas que devem ser planeadas e aplicadas a cada situação em concreto. Quando se elabora um projecto de um percurso pedonal com os seus passeios e os lugares de atravessamento, existem diversas coisas que devem ser tidas em consideração, tais como a inclinação do terreno, a distância a percorrer, o tipo de pavimento, a iluminação pública, o mobiliário urbano. Em muitos casos é necessário vencer grandes desníveis, nessas situações os meios mais viáveis para o fazer podem passar por soluções conjuntas de rampas, escadas e até de meios mecânicos.

No que se refere aos declives, circular a pé na área da Baixa não é um problema, pois esta área é bastante plana, mas já não se pode afirmar o mesmo, em relação às colinas que a rodeiam.

Apesar da área de estudo possuir uma orografia desfavorável devido às diversas colinas, estas não necessitam forçosamente de representar um obstáculo à circulação pedonal. A utilização de meios mecânicos para potenciar a marcha a pé, deve continuar a ser tido em conta hoje, como foi no passado.

Para vencer a orografia acentuada da área circundante à Baixa de Lisboa, e minimizar o esforço de quem circula a pé, ligando a parte baixa da cidade às suas colinas foram criados transportes com esse fim, remontando o mais antigo a 1884, ano em que foi inaugurado o ascensor do Lavra. Este tipo de transporte apesar de fazer trajectos curtos, é um facilitador das deslocações pedonais, potenciado a marcha a pé, pois contribui para diminuir o desgaste físico e desconforto do peão, que pretende subir as íngremes colinas situadas na área de estudo.

Na Baixa além de três ascensores, o do Lavra, o da Bica e o da Glória. Existe o elevador de Santa Justa, que é o único elevador vertical em Lisboa que presta um serviço público.<sup>9</sup>

Estas formas de vencer a orografia se forem alargadas irão contribuir para aumentar o número de pessoas que se deslocam a pé nesta área da cidade; mas para que tal suceda e para melhorar a acessibilidade às colinas é importante a valorização dos ascensores e elevadores já existentes, através por exemplo da adequação do número de viagens à procura turística, e um maior investimento no conforto e na oferta de serviços prestados, mas também é fundamental a construção de novas ajudas mecânicas que auxiliem à transposição do declive entre as colinas, que podem passar pela introdução de elevadores, escadas rolantes ou funiculares, que estejam inseridas em edifícios ou ao longo da via. Na área de estudo neste momento existem vários projectos para a implementação de percursos pedonais assistidos.

#### **4.3.1. Projectos de Percursos Pedonais Assistidos**

Os diversos percursos pedonais mecanicamente assistidos, que estão projectados para a área de estudo têm como objectivo promover a ligação entre a área da Baixa e a encosta do Castelo. Segundo os planos da CML, parte destes percursos serão realizados pedonalmente e outra parte será auxiliado e complementado por ajudas mecânicas, que têm como finalidade ajudar a vencer os declives bastante acentuados desta encostas e o vale da Baixa.

As ajudas mecânicas serão materializadas através de passadeiras rolantes, elevadores ou funiculares a instalar no espaço público ou, em edifícios sendo garantido o acesso público a estes meios. Este projecto está orçado em 12,5 milhões de euros, e além de quatro percursos mecanicamente assistidos, inclui a criação de mais de mil lugares de estacionamento.

Este investimento é justificado pela necessidade de tornar mais acessível uma das áreas da cidade, que mais tem contribuído para o turismo. O centro histórico de Lisboa apesar de ser umas das áreas da cidade mais visitada por turistas, com o Castelo de São Jorge, como o Monumento Nacional mais visitado no ano de 2010 por cerca de um milhão de visitantes, apresenta um enorme deficit de investimento na reabilitação urbana e na qualidade do espaço público. Este projecto pode contribuir para começar a alterar esta situação. EGEAC (2011)

### Plano Geral de Acessibilidades Suaves e Assistidas à Colina do Castelo

Segundo a CML este plano, foi desenvolvido no contexto de uma nova dinâmica urbana, que quer promover os modos suaves, difundir a mobilidade inclusiva e motivar à utilização dos transportes públicos em detrimento da utilização excessiva do automóvel.

Este plano consiste na criação de quatro percursos assistidos por meios mecânicos, sejam elevadores, escadas rolantes ou outros. As obras estão previstas iniciarem-se em Outubro.

Do projecto fazem parte quatro percursos:

- Terreiro do Paço / Sé Catedral de Lisboa / Castelo de São Jorge
- Convento da Graça / Coleginho (Teatro Taborda) / Castelo de São Jorge
- Alfama (Largo do Terreiro do Trigo) / Castelo de São Jorge
- Martim Moniz / Mouraria / Castelo de São Jorge

Cada percurso inicia-se na base da colina, na proximidade de diferentes estações de Metro, e fazem a ligação a diversos parques de estacionamento, que já existem, ou que estão previstos construir, como os novos parques do Chão do Loureiro, com capacidade para 220 lugares, do Terminal de Cruzeiros (500 lugares), do Campo das Cebolas (300 lugares), do Coleginho na Rua Costa do Castelo (40 lugares) e da Rua dos Lagares (80 lugares).

Segundo o vereador Manuel Salgado, esta “*articulação permanente entre os percursos pedonais e os elevadores tornará a colina muito mais acessível aos residentes, permitirá a revitalização das actividades económicas aí instaladas e será fundamental para tornar o Castelo e o conjunto de monumentos da Colina, dos mais visitados do país, mais acessíveis aos turistas, aumentando a atractividade turística de Lisboa.*”<sup>10</sup>

#### 4.4. Zonas de Acesso Condicionado

As zonas de acesso condicionado estão balizadas por pilaretes retrácteis que são monitorizadas a partir de um centro de controlo de acessos, 24 horas por dia, e que só permitem a entrada de veículos que cumpram determinadas condições, como o caso dos veículos dos residentes desses bairros, veículos de cargas e descargas e veículos de emergência.

Em 2003 este tipo de regulação foi implementado no Bairro Alto e Alfama, em 2004 em Santa Catarina, e em 2006 no Castelo.

Para a Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa (EMEL) responsável por instalar os dispositivos de controlo do trânsito e fiscalizar o cumprimento das limitações impostas, esta medida tem como objectivo *“proporcionar o aumento das condições de segurança e a requalificação urbana destes Bairros, através da criação estacionamentos e do desenvolvimento de projectos que devolvam as ruas da cidade às pessoas.”*<sup>11</sup>

Para tentar perceber o funcionamento deste método de condicionamento de trânsito foram realizadas visitas até dois dos locais onde este método foi implementado, mais concretamente às Freguesias de Santiago e Encarnação.

A Freguesia de Santiago localiza-se numa das encostas do Castelo de São Jorge, e é uma das freguesias mais antigas da cidade. Devido a essa mesma antiguidade, e à sua localização, esta área da cidade apresenta vários problemas no que se refere à mobilidade, dos quais se destacam as ruas ingremes e estreitas; os passeios estreitos ou ausência total de passeios; e os poucos lugares de estacionamento, pois os edifícios devido à sua antiguidade não possuem garagem, e as ruas no seu conjunto oferecem um espaço muito reduzido para estacionamento

Para tentar resolver os problemas de mobilidade esta área da cidade tornou-se uma zona de acesso condicionado, no entanto os dispositivos de controlo do trânsito encontram-se já há vários meses avariados, o que significa que o controlo do estacionamento não tem sido realizado, verificando-se que existem automóveis estacionados em toda a freguesia



Figura 20 – Dispositivos de controlo avariados na zona de acesso condicionado na Freguesia de Santiago

<sup>11</sup> www.emel.pt

nomeadamente em locais onde é proibido estacionar, apesar da existência de um parque de estacionamento subterrâneo na freguesia.

Na freguesia da Encarnação que se situa no Bairro Alto o condicionamento tem sido efectuado, estando os dispositivos de controlo a funcionar devidamente. Nesta freguesia apesar da circulação automóvel só ser permitida aos residentes, transportes de cargas e descargas e serviços de emergência, o estacionamento de quem ali se quer deslocar está facilitado devido à proximidade de vários parques de estacionamento.

Com estes dois exemplos verifica-se que além de implementar determinadas medidas, estas devem continuar a funcionar para sejam consistentes e sejam vistas pela população como algo a respeitar, para tal o mais importante deve ser manter os sistemas em funcionamento através da manutenção dos dispositivos implementados e da fiscalização do cumprimento das regras ali impostas.

#### **4.5. Incentivar o Modo Pedonal na Cidade**

##### Sensibilizar a população

As viagens em automóvel privado, são uma importante forma de deslocação, e são importantes para a economia do País, no entanto dentro do centro da cidade o aumento da circulação pedonal em detrimento da deslocação em automóvel, poderia contribuir em muito para uma cidade com maior qualidade de vida. No entanto para que se concretize um aumento de viagens a pé no centro da cidade, é fundamental que exista uma maior promoção deste modo de deslocação enquanto modo real de transporte, e não simplesmente como um modo complementar do início e fim das viagens realizadas num automóvel.

Em Portugal quem utiliza a rede de transportes públicos ainda é visto por muitos, como alguém que pertence a estatuto social inferior, por se considerar erradamente que estas pessoas não têm condições financeiras para possuir um automóvel. Mudar este tipo de mentalidade é fundamental para que a utilização de transportes públicos e o acto de circular a pé deixem de ser vistos como algo inferior, quando comparado com o circular num automóvel. Para tal é necessário que se criem formas de promover o modo pedonal, para que a ideia de que existem benefícios na deslocação a pé na cidade de Lisboa, alcance o maior número de pessoas. Para se atingir esse objectivo a criação de campanhas de promoção e sensibilização é fundamental.

Foi nesse sentido que 2009 foi criado o projecto “*menos um carro*”, uma iniciativa da Carris, ao qual se associou recentemente o Metropolitano de Lisboa, este projecto traduz-se num movimento a favor de uma mobilidade mais sustentável. Tem como objectivo reduzir o número de utilizadores do automóvel particular em prol do transporte colectivo. Este projecto “*convida cada pessoa a repensar a necessidade de utilização de viatura particular na cidade, dadas as alternativas existentes.*”<sup>12</sup>

No entanto, a promoção e incentivo do modo pedonal na cidade, não pode passar apenas pela divulgação dos benefícios de circular a pé, mas é essencial que se criem condições para que esta forma de deslocação seja cómoda, segura e eficaz, pois a promoção só na teoria, será seguramente ineficaz.

Uma das formas de promover a mobilidade pedonal passa por aliar um espaço público de qualidade que esteja conectado a uma boa rede de transportes públicos.

#### **4.6. Melhorar a Rede de Transportes Públicos**

Promover o modo de deslocação pedonal na cidade por si só não é o suficiente para que as pessoas resolvam deixar de lado um transporte cómodo e flexível como é o caso do automóvel privado. Para que as pessoas decidam se deslocar a pé no centro da cidade de Lisboa, é fundamental que consigam chegar até lá. Para tal, é necessário que exista uma rede de transportes adequados às necessidades da maioria da população. Mas numa época marcada pela dispersão urbana, para assegurar o direito ao transporte é necessário adaptar o sistema de transportes públicos a uma população cada vez mais dispersa no território.

Apesar de nos últimos anos se registarem melhorias em termos de infra-estruturas, de horários, cobertura geográfica, qualidade e conforto, o transporte público não tem conquistado grande parte da população que quer chegar ao centro da cidade, pois não tem conseguido dar resposta às especificidades de uma procura cada vez mais dispersa. Mas se a dispersão urbana não justifica a implementação de transportes com pesadas infra-estruturas, como o comboio e o metropolitano, justifica a criação de transportes com infra-estruturas menos dispendiosas e mais flexíveis no que se refere aos itinerários, paragens e horários. Estas soluções, embora adaptadas às diferentes características da procura, não devem ser vistas como soluções isoladas mas sim como uma componente do sistema de

transportes, assegurando uma oferta diversificada e onde vários modos de transportes, inclusive o modo pedonal, se consigam complementar entre si.

Para que a palavra sustentabilidade passe a ser algo concreto “*é necessário movimentar mais pessoas em menos veículos.*” CCDRC (2008:36) Para que tal aconteça parte da solução passa por quebrar a dependência da população em relação ao transporte motorizado individual, o que deve passar pelo incentivo ao uso de modos de transporte mais sustentáveis, que podem no entanto ser um complemento ao transporte motorizado individual, pois por melhores que sejam as alternativas, parte do percurso de um número significativo das viagens de média e longa distância será sempre realizada por veículos automóveis particulares, pelo que existe a necessidade de motivar a alteração modal para transportes mais sustentáveis pelo menos nos trajectos dentro das áreas urbanas mais sensíveis, como é o caso da área de estudo. Neste sentido podem implementar-se sistemas de interface modal que facultem opções de mobilidade atractivas desde as áreas periféricas até ao centro da cidade.

Segundo o vereador da CML Nunes da Silva F (2001) o futuro da cidade de Lisboa deverá passar pela multimodalidade e intermodalidade. Ou seja, devem ser criadas condições para que todos os modos de transportes sem excepção possam funcionar na cidade e criar boas condições para que as pessoas possam passar de um transporte para outro facilmente. Em termos de acessibilidade motorizada a cidade deverá passar a estar organizada de uma forma gradativa, devendo ser reduzida a presença do automóvel particular a partir do Marquês de Pombal em direcção ao Terreiro do Paço, dando primazia aos transportes públicos e aos modos suaves de deslocação onde se inclui o modo pedonal. Para tal é fundamental criar condições para que os automóveis particulares sejam deixados num parque de estacionamento antes de chegarem ao centro da cidade, para isso é fundamental a construção de mais e melhores parques de estacionamento junto às entradas da cidade.

Apesar da Baixa de Lisboa ser o local com maior acessibilidade por transportes públicos da cidade, sendo estes utilizados por cerca de 200.000 pessoas diariamente CML (2006), “*o mau funcionamento do trânsito (...) consequência do aumento do número de veículos automóveis (...) contribui para a fraca capacidade de resposta dos transportes colectivos, facto que propicia o incremento do uso do transporte individual.*” Salgueiro T (1992:371)

Em toda a cidade de Lisboa, da qual a Baixa não é excepção, é necessário melhorar a qualidade dos transportes públicos, de forma a desincentivar o uso do automóvel no



centro da cidade, bem como criar planos alternativos de circulação e estacionamento. Estas acções facilitariam a diminuição do congestionamento automóvel, melhorando a acessibilidade e a mobilidade nesta área, e uma consequente melhoria da qualidade de vida. Como refere Alves M (2006) é imprescindível um maior investimento em transportes públicos, de forma a devolver os centros urbanos aos peões, pois as cidades com maior vitalidade são aquelas que têm vindo a adoptar estratégias contínuas de recuperação do espaço, que em tempos foi usurpado pelo automóvel.

Num território onde as necessidades de deslocação são mais difíceis de satisfazer, o transporte público, tal como é actualmente concebido, não se mostra suficientemente flexível, o que dissuade a sua utilização em determinadas áreas e horas do dia.

Assim, é indispensável tornar mais atractivas as soluções que podem constituir uma alternativa ao automóvel, tanto em termos de infra-estruturas, como em termos de serviços prestados, através de uma maior e melhor qualidade da oferta. O que se deve traduzir num aumento dos níveis de conforto, de qualidade e de rapidez.

É também, fundamental que as diversas redes de transportes se articulem entre si, por exemplo as principais estações de metro e comboio, assim como os terminais de autocarros deverão permitir em certos pontos do percurso a passagem dos utilizadores do automóvel para o transporte colectivo. A disponibilização de parques de estacionamento próximos desses locais é fundamental para incentivar os automobilistas a deixarem aí os seus veículos, e prosseguirem viagem nos transportes públicos.

Em Portugal, e nomeadamente na cidade de Lisboa, uma das principais causas do acentuado decréscimo no uso do transporte colectivo é a falta de atractividade da maioria dos serviços oferecidos. A carência de um serviço de transporte colectivo eficaz nas novas zonas residenciais, que cercam a “cidade centro”, aliada à facilidade de aquisição de um automóvel, fazem com que a opção pelo transporte individual seja mais frequente.

Diferentes problemas despontam quando a opção pelo transporte individual é preferida em detrimento do transporte colectivo. Um dos maiores problemas é o frequente congestionamento das vias, que fazem a ligação entre as áreas residenciais e as áreas de trabalho. Este congestionamento tem como principal causa a falta de capacidade de escoamento das vias existentes devido à procura excessiva.

A solução para estes problemas não deve passar por um crescimento da capacidade das vias congestionadas, mas antes por um planeamento rigoroso da expansão urbana, que seja acompanhada por um serviço eficaz de transportes colectivos, que sejam uma real

opção ao transporte individual. Mas para tal, é necessário compreender que além do aumento da distância percorrida em cada viagem, os padrões de mobilidade da população têm vindo a sofrer alterações, assim como as exigências da população têm mudado, ao querer viagens mais rápidas e seguras, com mais opções de escolha e percursos economicamente mais acessíveis. Para tal, é fundamental criar um serviço de transportes colectivos que se adapte a estas mudanças, para que os transportes colectivos sejam mais apelativos e sejam uma opção ao transporte individual nas deslocações.

Um serviço de transportes colectivos deve ter como principal função criar ligações entre as diversas zonas existentes em meio urbano. Estas ligações não necessitam de ser directas, ou seja, podem existir zonas que não estejam directamente conectadas mas deve existir uma forma de fazer a ligação, quer através de mudanças de linhas e até de modo de transporte. Em Lisboa, as ligações suburbanas mais frequentes são realizadas por comboio, barco e autocarros suburbanos, já dentro da cidade, os meios mais utilizados são o metropolitano e o autocarro urbano.

Segundo dados da CML, em Lisboa, são realizadas diariamente cerca de 2,3 milhões de viagens. Destas, as viagens pedonais representam aproximadamente 11% do total das viagens, esta situação de um número tão reduzido de viagens se realizar em modo pedonal decorre do facto de estas serem muito pouco representativas para os não residentes.

Quanto aos residentes foi estimado que estes realizem cerca de 1,1 milhões de viagens por dia, representando o transporte colectivo 44%, o transporte individual 32% e as viagens pedonais cerca de 22% do número total das deslocações. CML (2005)

Numa cidade como Lisboa com uma rede de Metropolitano que serve grande parte da cidade, e já chega a uma exígua parte da área metropolitana, é importante que esta seja complementada por uma forte rede de autocarros, que deve procurar ligar as várias áreas da cidade e arredores à rede de Metropolitano para que seja esta a fazer a maioria da distribuição dos passageiros pela cidade.

Deve também investir-se no aumento da rede de autocarros de proximidade, que liguem a rede de metropolitano ao interior dos bairros, onde a rede de metropolitano não consegue chegar. Conclui-se que o essencial é que os transportes colectivos se adaptem às transformações da sociedade fornecendo um maior número de deslocações e mais distribuídas ao longo do dia, assim como é necessária uma maior adaptação dos seus itinerários para satisfazer um maior número de pessoas.

#### 4.7. Melhorar o Sistema de Estacionamento

*“O estacionamento é um importante instrumento de gestão da mobilidade”,* pois a forma como é gerido permite manipular as escolhas modais das pessoas, desde que sejam aplicadas restrições à sua utilização, que podem ir desde limitar a quantidade de estacionamento e o tempo permitido de permanência, até à introdução de uma tarifa horária. CML (2009c:262)

Estacionar em certos pontos da cidade é extremamente complicado, e a área de estudo é um bom exemplo disso. As tarifas para não moradores são bastante elevadas em algumas vias. Esta situação segundo arquitecto Manuel Salgado vice presidente da CML, tem como objectivo desincentivar a utilização do automóvel no centro da cidade, mas também se subentende que é uma questão de justiça, quando afirma que *“o preço do estacionamento deve ser mais caro, porque é o espaço público que está a ser ocupado”*<sup>13</sup>

Se estacionar um automóvel na área de estudo é difícil e dispendioso, então quais são os motivos para que muitas pessoas continuem a trazer os seus automóveis particulares para o coração da cidade?

Para tentar dar resposta a esta questão, foi realizado um inquérito a 50 automobilistas que na semana de 4 a 10 de Julho de 2011 estacionaram na Avenida da Liberdade. Esta semana foi a seleccionada, por se tratar da semana em que entrou e vigor o novo tarifário de estacionamento da EMEL.

Com o lema *“para que Lisboa seja mais organizada, mais sustentável e mais próxima de todo”*<sup>14</sup> a EMEL procurou com esta nova medida adaptar o seu tarifário de estacionamento, que até à data era igual em toda a cidade de Lisboa, à procura e à oferta, e às actuais necessidades de mobilidade.

Com este novo tarifário o estacionamento com parquímetros passou a estar dividido em três zonas distintas, que podem ser diferenciadas pelas cores verde, amarela e vermelha:

- A cor verde representa 62% dos lugares parqueados que existem na cidade, são lugares maioritariamente situados em locais com forte carácter residencial e onde se pretende que a rotação seja baixa;
- A cor amarela representa 35% dos lugares parqueados em Lisboa, são lugares onde se tenciona que a rotação seja média;

- A cor vermelha representa apenas 3% da oferta de estacionamento com parquímetro existente em toda a cidade, este tarifário, pretende através dos preços elevados e do limite máximo de estacionamento permitido (2 horas) que a rotação de estacionamento seja muito elevada. Estas áreas de estacionamento a vermelho, situam-se em locais com elevada concentração do comércio e serviços, e uma boa oferta de transportes públicos. As zonas vermelhas estão assinaladas no pavimento através de um tracejado a vermelho ao longo dos locais de estacionamento. Na área de estudo estão incluídas nas zonas a vermelho, a área da Baixa - Chiado e a Avenida da Liberdade. Estas áreas a vermelho além de só permitirem o estacionamento no máximo durante duas horas, também tiveram um agravamento nas tarifas, passando a ser cobrado o dobro do que era cobrado antes da divisão em zonas.

Com as novas tarifas, em algumas áreas de carácter mais residencial, o estacionamento deixou de ser cobrado ao sábado, e nos dias de semana passou a ser cobrado apenas até às 19 horas, para promover o estacionamento nos locais onde a oferta de estacionamento do que procura ou onde a diferença da procura e da oferta não é muito significativa.

Estas alterações em nada prejudicam os residentes destes locais pois a população que ali reside continua a ter garantido um lugar de estacionamento na sua respectiva área de residência e sem qualquer tipo de pagamento mesmo nas zonas de cor vermelha.

O sistema de parqueamento utilizado na área de estudo com tarifas progressivas incentiva ao estacionamento de curta duração e a uma elevada rotatividade de utilização do lugar de estacionamento. Topp H (1995)

Para a gestão da EMEL uma das principais vantagens deste novo tarifário é incentivar a utilização de transportes públicos nas zonas de maior rotatividade, colaborando para uma melhor gestão do espaço público, tendo a visão de uma cidade mais sustentável.<sup>14</sup>

No questionário aos automobilistas, que estacionaram os seus automóveis na Avenida da Liberdade, foi colocada a questão se concordavam ou não com este novo tarifário. Dos 50 inquiridos, cerca de 26% concorda e 74% não concorda, com o novo tarifário. Os motivos para concordarem, estão todos relacionados com a necessidade de melhorar a qualidade de vida na cidade através da redução da poluição ambiental, sonora e visual, causada pela excessiva utilização do automóvel.

Os motivos para não concordarem, foram maioritariamente o preço das tarifas que são aplicadas na área envolvente, que também foi considerado bastante elevado, e a ausência de parques de estacionamento com valores acessíveis.

Na questão por que motivo utilizou o seu automóvel para chegar até à Baixa de Lisboa, 37% afirmou desconhecer outra forma de chegar até ao seu local de destino.

Questionados sobre qual o maior obstáculo para procurarem outras formas de transporte, a maioria respondeu que a grande comodidade do automóvel é o primeiro obstáculo, quando a comparam com a falta de conforto dos transportes públicos.

Estes números revelam que ainda existem muitas pessoas que por desconhecimento continuam a deslocar-se nos seus automóveis, pois consideram que é mais confortável e por isso, não tentam saber se existem outras maneiras, que até podem ser mais rápidas e/ou acessíveis monetariamente, de chegar até aos seus destinos.

Outra situação mencionada nos questionários refere-se aos tarifários praticados nos transportes públicos em Lisboa e na sua periferia. Do total dos entrevistados, 55% afirmaram que os preços dos passes e bilhetes são desincentivadores da utilização destes transportes, fazendo com que muitas vezes prefiram utilizar o seu próprio automóvel.

De facto, as tarifas cobradas nos transportes públicos são cada vez mais pesadas e para muitos dos utilizadores, principalmente os que moram em periferias mais distantes e que precisam de utilizar passes combinados de diversos transportes, os valores dos passes sociais são uma renda mensal que tem vindo a ter um agravamento no peso no orçamento familiar. Se por exemplo uma família de quatro elementos tiver de comprar quatro passes sociais, poderá sair mais acessível a deslocação de toda a família em automóvel particular.

Após a análise dos inquéritos uma das maiores queixas dos frequentadores desta área foram o preço das tarifas aplicadas em alguns parques de estacionamento, esta situação contribui para que muitos utilizadores procurem lugares à superfície, muitas vezes em espaços que não estão destinados ao estacionamento como em cima dos passeios.

Segundo o Relatório do Estado do Ordenamento do Território de 2009, referindo-se a dados de Plano de Mobilidade de 2004, 32% do estacionamento diurno na cidade é realizado em locais onde não é permitido, sendo por isso estacionamento de carácter ilegal, e no período nocturno o valor mantém-se semelhante (30%). CML (2009c)

De facto, os bairros localizados na área de estudo possuem um grande défice de lugares destinados ao estacionamento, esta situação pode ser justificada pela própria constituição morfológica do conjunto urbano, com ruas por vezes muito estreitas e com acentuado declive, o que dificulta a criação de lugares de estacionamento à superfície.

No entanto estacionar requer espaço, por isso a solução pode passar pela construção de mais lugares de estacionamento no subsolo, mas essa é uma escolha bastante dispendiosa, como opção torna-se essencial uma utilização mais eficiente da oferta já existente na via pública e dos 17 parques de estacionamento, existentes na área de estudo.

Com o objectivo de reduzir a utilização do automóvel particular dentro da cidade, em 2010, no âmbito da Semana da Mobilidade, foi assinado um protocolo entre a Câmara Municipal de Lisboa CML, a CP, o Metropolitano de Lisboa, a Transtejo, a EMEL, a EMPARK, a OTLIS para a criação de um bilhete único que inclui-se a utilização conjunta de alguns parques de estacionamento e os transportes colectivos na cidade de Lisboa.

Este projecto tem a denominação de Park & Ride, e pretende incentivar a utilização dos transportes públicos facilitando a sua ligação com parques de estacionamento, permitindo à população que se desloca da periferia em automóvel, deixar o seu automóvel num parque, e facilmente se deslocar desse parque até qualquer ponto da cidade em transportes públicos, pagando apenas uma tarifa única, que se prevê que seja de 49€ mensais. A intenção da Autarquia é criar 5000 lugares de estacionamento destinados a este tipo de utilização. Segundo a CML este sistema está previsto começar a entrar em vigor no último trimestre de 2011.<sup>15</sup>

Actualmente existe um sistema semelhante mas a uma escala bem mais reduzida, trata-se do Passe Metro/Parque de Alvalade que permite por 42€ estacionar o automóvel no Parque Alvalade XXI e utilizar a rede de Metro durante 30 dias.<sup>16</sup>

No inquérito realizado aos automobilistas foi colocada a seguinte questão:

- Se tivesse a oportunidade utilizaria o sistema Park and Ride?

94% dos inquiridos (47 inquiridos) responderam afirmativamente

Com a condição da tarifa cobrada pelo serviço ser significativamente inferior ao que gastam para trazer o automóvel para o centro da cidade.

Outra condição referida pelos inquiridos que responderam afirmativamente refere-se à necessidade de um transbordo fácil, ou seja, sem a implicação de ter de percorrer longos percursos pedonalmente do parque de estacionamento até aos transportes públicos.

Apesar de se tratar de uma amostra bastante reduzida, mesmo assim é possível depreender-se com estas respostas que o sistema de Park and Ride será bem aceite, desde que devidamente divulgado, sendo também fundamental que os preços sejam acessíveis e nunca superiores aos que os utilizadores dos parqueamentos no centro da cidade costumam pagar para trazerem os seus automóveis até ao coração da cidade.

A fácil interligação entre os parques e os transportes colectivos é também fundamental para incentivar à utilização deste sistema.

### Estacionamento indevido ou abusivo

Circular a pé na cidade de Lisboa pressupõe, muitas vezes, ter de enfrentar inúmeros obstáculos, que complicam tanto a circulação que chegam a demover muitas pessoas de optarem por circular a pé. Desses obstáculos o maior é sem dúvida alguma o estacionamento abusivo de automóveis no espaço dedicado aos peões, e a área de estudo não é excepção a esta situação.



Figura 21 – Rua de São Nicolau. Estacionamento ilegal numa rua pedonal

Para acabar com o problema do estacionamento abusivo no espaço público destinado ao peão, é fundamental investir numa maior fiscalização e aplicação de sanções a todos os que infringirem o código da estrada.

No artigo 164º, do Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de Fevereiro (Código da Estrada) é considerado alvo de bloqueamento e remoção todos os veículos que estejam *“em cima dos passeios ou em zona reservada exclusivamente ao trânsito de peões”*

Não se trata apenas de uma questão de tornar a cidade um lugar mais aprazível e visualmente mais agradável, mas é uma questão de segurança pública.

Como a proibição total da utilização do automóvel não é possível nem recomendada, é fundamental utilizar medidas dissuasoras como a aplicação de coimas aos infractores, no entanto são necessárias implementar soluções que não prejudiquem quem necessita impreterivelmente de utilizar o automóvel particular nas suas deslocações até ao centro da cidade.

Para resolver o problema de estacionamento na cidade, e principalmente na área de estudo, por se tratar de um território fortemente congestionado, a solução deve passar por medidas menos dispendiosas e de mais fácil implementação que a construção de estacionamentos subterrâneos no centro da cidade, e deve passar pela criação de parques periféricos perto de corredores de tráfego importantes, conjugados com sistemas de transportes colectivos onde se proporcione a interface entre o transporte motorizado individual e os restantes modos de transporte. A solução do problema de estacionamento deve também passar por aproveitar melhor a potencialidade dos parques de estacionamento já existentes tanto na periferia como no centro da cidade.

## **Capítulo 5 - Planeamento do Território**

No que respeita ao planeamento da mobilidade pedonal, apesar da existência de muito planos, as últimas décadas podem ser caracterizadas pelo desperdício do potencial deste modo de deslocação no sistema de mobilidade da cidade, bem como pela redução da quantidade e qualidade dos percursos e espaços que tradicionalmente lhe estavam atribuídos.

Apesar de a circulação pedonal integrar uma parte essencial do quotidiano da população na cidade de Lisboa, por vezes faltam condições para que esta seja feita com comodidade e segurança.



Com anos de políticas urbanas que incentivaram à utilização em massa do automóvel, os peões tornaram-se definitivamente nos utilizadores mais frágeis das vias, ao serem constantemente afastados da cidade por não terem condições de circulação dignas e seguras. Uma cidade onde é mais fácil circular de automóvel do que a pé não é uma cidade pensada para as pessoas, no entanto com a mudança de mentalidade e com os planos que vão surgindo o peão começa lentamente a conquistar novamente um espaço na cidade.

Mas transformar a cidade num lugar aprazível, onde todos tenham o direito a circular, é uma das tarefas mais complexas que muitas cidades já consolidadas enfrentam, sendo ainda mais complicada qualquer tipo de intervenção quando se trata de centros históricos como é o caso da área de estudo.

Se durante anos a cidade cresceu muitas vezes sem qualquer tipo de plano, hoje as soluções têm inevitavelmente de passar por quem gere o território, sendo por isso fundamental numa sociedade actual, o papel de quem planeia o território.

Um aspecto crucial no planeamento do território prende-se com a necessidade de articular as políticas do ordenamento do território e todo o sistema de transportes, onde estão incluídos os modos suaves de deslocação. Para tal é essencial que o conjunto de Planos que incidem sobre os transportes e acessibilidades sejam feitos em parcerias e de acordo com outros Planos que incidem sobre o mesmo território. É por isso fundamental a cooperação entre quem faz os Planos de Mobilidade e quem faz os restantes Planos de Ordenamento do Território.

Como por vezes essa simbiose de trabalho e cooperação não existe, surge um dos maiores dos maiores problemas do Planeamento Territorial, que está intrinsecamente ligado ao facto das intervenções no espaço público serem da responsabilidade de inúmeras entidades, o que implica um significativo esforço ao nível da coordenação. O que nem sempre é conseguido com facilidade, resultando por diversas vezes na criação de Planos que não se conseguem implementar por falta de coordenação das entidades competentes.

De forma a minimizar esta situação, em Março do corrente ano, foi lançado pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P. (IMTT) um conjunto de documentos designados de Pacote da Mobilidade, com o objectivo de dar coerência aos diversos documentos e instrumentos a produzir no âmbito do Planeamento e Gestão da Mobilidade, Acessibilidade e Transportes. Neste conjunto de documentos constam as directrizes nacionais para a mobilidade que definem a estratégia nacional de mobilidade e indicam os instrumentos, planos e programas para a sua prossecução.

Outro plano extremamente importante, onde a mobilidade está inserida é o Plano Director Municipal (PDM). Este é o Plano mais importante num Município, pois é ele que estabelece a estratégia de desenvolvimento territorial, e a política municipal de ordenamento do território, integra e articula as orientações determinadas pelos Instrumentos de Gestão Territorial de âmbito Nacional e Regional e institui o modelo de organização espacial do território municipal.<sup>17</sup>

### **5.1. Revisão do Plano Director Municipal de Lisboa**

O Plano Director Municipal de Lisboa encontra-se actualmente em processo de revisão e tem como lema “*Lisboa uma cidade para as pessoas*” CML (2009a)

Segundo a CML (2009a) o novo PDM tem como objectivos trazer mais famílias para viverem em Lisboa, assim como mais empresas e consequentemente gerar mais emprego, numa cidade onde a reabilitação do edificado e do espaço público seja uma realidade.

No novo Plano Director Municipal, existe um capítulo inteiramente dedicado às questões da acessibilidade, mobilidade e sistema de transportes, que se encontra estritamente ligado ao espaço urbano e às condicionantes que marcam o sistema viário. Dele constam matérias essenciais como a rede de transportes colectivos a rede rodoviária, a rede de mobilidade suave e o estacionamento.

Na proposta de revisão do PDM é notório que o paradigma da mobilidade na cidade mudou, pois a mobilidade sustentável é um dos temas com grande destaque. Nesta proposta é dado grande ênfase à necessidade de valorização das redes de mobilidade suave, quer seja através da criação de zonas de moderação de tráfego/zonas30, ou através da valorização de áreas pedonais nas zonas históricas e turísticas, assim como é referido que devem ser definidos percursos pedonais estruturantes, e que a expansão da rede ciclável deve ser colocada em prática. CML (2009a)

A cidade de Lisboa segundo a Proposta de Revisão do PDM deverá no futuro ter um melhor espaço público, com mais áreas pedonais, mais transportes colectivos e menos automóveis:

- Melhor espaço público e mais áreas pedonais:
  - ✓ Redução das áreas reservadas à circulação de automóveis;
  - ✓ Escolha de pavimentos e de soluções de modelação do terreno que garantam a acessibilidade, conforto e segurança a todos.
  
- Menos carros a circular, melhores transportes públicos e mais suaves:
  - ✓ Redução do número de veículos que afluem à cidade, controlando a oferta de estacionamento;
  - ✓ Aumento da oferta de estacionamento para residentes;
  - ✓ Densificação da rede de Metro no miolo da cidade;
  - ✓ Relançamento da rede de eléctricos rápidos de superfície;
  - ✓ Densificação da rede ciclável. CML (2009a)

## **5.2. Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa**

Lisboa está também a elaborar o seu plano de acessibilidade pedonal, este tem como principal objectivo tornar o espaço público mais amigável para todos e sem barreiras no que se refere à mobilidade pedonal, nomeadamente para os que sofrem de condicionamentos à sua mobilidade, sejam estes permanentes ou transitórios.

Em 2009 a CML elaborou um relatório denominado “Uma Cidade para Todas as Pessoas” este documento foi o resultado de uma “Sessão de Auscultação para o Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa” sobre o espaço público, e teve como principais objectivos apontar os problemas e consequentemente gerar soluções.

Neste relatório foi dado bastante ênfase à importância do modo pedonal em detrimento da utilização do automóvel privado, como solução para alguns dos problemas da cidade. CML (2009d)

### Objectivos do Relatório para o Ano de 2017:

- Menos automóveis a circular dentro da cidade, o que irá ter como benefício uma cidade menos poluída, mais saudável para os residentes, com menos ruído e uma maior mobilidade dos peões;
- Mais transportes públicos com melhor qualidade (rede, frequência, acessibilidade), ou seja com um serviço mais eficaz, sendo futuramente uma alternativa para os automobilistas que hoje entram na cidade por não terem outra opção de se deslocarem em transportes públicos;
- Uma rede pedonal adaptada às necessidades de todos: livre de obstáculos, pisos regulares com boa aderência, bem iluminada, com manutenção e conservação regular com passeadeiras seguras;
- Prioridade para o peão e para os transportes públicos;
- Continuidade dos percursos pedonais com mobiliário urbano planeado e não casuístico. Mais zonas pedonais contínuas e funcionais, com verdadeira interligação entre habitação e os diversos pólos geradores de percursos de proximidade (escolas, locais de emprego, comércio local, etc.);
- Mais espaços verdes, de convívio e lazer, integrados nas redes pedonais e de transportes públicos, de forma a recuperar o conceito de vivência, de convívio de bairro e de vida social;
- Implementação de medidas de condicionamento de acesso automóvel à cidade;
- Prioridade ao peão nos bairros residenciais. CML (2009d)

### **5.3. Plano de Urbanização da Avenida da Liberdade e Zona Envolvente**

Outro Plano da CML que incide sobre a área de estudo mais propriamente sobre a Avenida da Liberdade e a sua zona envolvente é o Plano de Urbanização da Avenida da Liberdade e Zona Envolvente (PUALZE).

Neste Plano são feitas várias recomendações que se relacionam com os projectos da Freguesia de São José que serão referidos no capítulo seguinte, pois esta Freguesia engloba no seu território parte da Avenida de Liberdade e sua área envolvente.

Neste Plano são referidos como objectivos o alargando substancial dos passeios e o condicionando do trânsito nas faixas laterais da Avenida da Liberdade, o que irá segundo este Plano reduzir os níveis de ruído e poluição do ar existentes na área. Este Plano propõe ainda a construção de parques de estacionamento para reduzir substancialmente o estacionamento à superfície. Estas medidas têm a intenção de transformar a Avenida da Liberdade e áreas adjacentes em locais mais aprazíveis, com uma maior qualidade do espaço público, articulada com o reforço das actividades e utilizações de lazer e de animação urbana.

Este Plano propõe que sejam criadas em algumas vias condições de utilização compartilhada entre os peões e os veículos motorizados, dando sempre prioridade aos peões, o que implica que devem ser implementadas medidas que viabilizem a utilização mista, através da sua pavimentação, arborização e mobiliário urbano, ou seja através da implementação de medidas de acalmia do tráfego. CML (2008)

## **Capítulo 6 - Intervenções no Espaço Público**

Tanto os projectos já implementados, como os que estão apenas planeados vão de encontro ao que diversos autores asseguram ser o ideal para revitalizar áreas como a Baixa de Lisboa. Diversos autores como Gehl J e Genzøe L (2002) afirmam que para que estas áreas tenham sucesso, é essencial que reúnam condições de atractividade, para tal é fundamental investir-se na qualidade do espaço público, dotando-o de mobiliário urbano adequado que proporcione conforto aos seus utilizadores, tornando-o num lugar de circulação cómodo e agradável e também num espaço de encontros sociais e de lazer.

É, ainda, imprescindível apostar num mix funcional, que englobe um comércio mais especializado e com maior qualidade, assim como a recentralização de diversos serviços, empresas e actividades culturais, pois estes proporcionam uma maior oferta de emprego e atraem mais população. Como afirma Babo A, no relatório da Carta Estratégica Lisboa 2010-2024 *“O regresso do protagonismo ao centro (à cidade tradicional, neste caso a Lisboa) dependerá sobretudo da capacidade de se gerar diversidade. Diversidade de espaços, diversidade de modos, diversidade de pessoas, diversidade de oportunidades. Diversidade em geral, como o atractivo diferenciador do centro relativamente à monotonia e à monofuncionalidade das periferias.”* CML (2009e:42)

As medidas implementadas recentemente em alguns locais da área de estudo e muitas das que estão ainda só em planos, podem contribuir para o aumento da segurança e conforto dos peões, tornando a cidade mais aprazível, o que consequentemente irá potenciar uma maior vontade do peão frequentar e permanecer no espaço público.

No entanto para que a situação dos peões tenha cada vez mais atenção é imprescindível que o modo pedonal seja considerado efectivamente como um modo de transporte, favorecendo a circulação segura e confortável dos peões.

Várias das intervenções urbanas a nível do espaço público que têm acontecido ou estão planeadas para a área de estudo estão a cargo da Sociedade Frente Tejo. Esta sociedade surgiu no quadro estabelecido na Resolução do Conselho de Ministros nº 78/2008, publicada a 15 de Maio, nos termos do Decreto-Lei nº 117/2008, de 9 de Julho, e tem por missão promover e executar um conjunto acções de requalificação e reabilitação urbanística, de índole física e funcional, com o objectivo de valorizar a frente ribeirinha de Lisboa nas áreas de intervenção designadas por Frente Ribeirinha da Baixa Pombalina e por Ajuda-Belém.

A zona de intervenção da Frente Ribeirinha da Baixa Pombalina faz parte da área de estudo desta dissertação e fica compreendida entre o Aterro da Boavista e a Estação de Santa Apolónia, compreendendo uma faixa ribeirinha de 2,3 km, com cerca de 21 há, à qual acresce a área de 7,8 ha que está sob jurisdição da Administração do Porto de Lisboa. O plano de acções inclui o espaço público da Praça do Comércio/Terreiro do Paço e Ribeira das Naus; Cais do Sodré; Campo das Cebolas; Largo Terreiro do Trigo; Largo do Museu da Artilharia; Largo entre a rua dos Caminhos de Ferro e a Avenida Infante Dom Henrique e vias de ligação; o torreão nascente e o poente do Terreiro do Paço; o quarteirão entre o Campo das Cebolas, o Museu Militar e a Doca da Marinha.

O conjunto das intervenções planeadas e algumas das quais já realizadas, têm como objectivo recuperar o papel histórico e simbólico desta parte da cidade, devolvendo aos cidadãos um espaço público de qualidade, através da valorização arquitectónica, ambiental e paisagística, da promoção da cultura e da dinamização turística.<sup>18</sup>

### **6.1. A Nova Praça do Comércio - Um lugar para o peão**

Com os lemas “*A frente ribeirinha é das pessoas*” e “*Terreiro do Paço a praça dos cidadãos*” a Sociedade Frente Tejo, realizou um conjunto de intervenções no Terreiro do Paço também designado por Praça do Comércio.<sup>18</sup>

A Praça do Comércio é uma das maiores praças da Europa, e é considerada uma das “portas de entrada” na cidade de Lisboa. Esta praça esteve durante vários anos pouco acessível a ser frequentada, devido às obras do metropolitano e posteriormente devido às obras de requalificação.

Segundo a Sociedade Frente Tejo, o projecto de requalificação da Praça do Comércio revelou-se um bom exemplo de que a requalificação do espaço público pode ter particulares de inovação sem colocar em risco as características do local, pois através desta intervenção procurou-se manter e valorizar os principais elementos históricos.

Esta obra esteve assente nas seguintes linhas de acção:

- Ampliação do espaço dedicado ao peão e a consequente redução do espaço antes ocupado pela circulação automóvel e estacionamento, garantindo, no entanto, as condições necessárias de acessibilidade a toda a Praça;
- Definição, de um novo desenho da Praça que permitiu o alargamento dos passeios passando a sua largura (incluindo arcadas) de 11,20 metros para 26,70 metros;
- Melhoria das condições de acessibilidade entre a praça e o rio através da diferenciação de pavimentos, redução do atravessamento das vias rodoviárias, largura, localização e soluções distintas na sinalização das passadeiras.
- Melhoria das articulações e complementaridades com os espaços circundantes, no sentido de reforçar a integração do espaço urbano com:
  - ✓ A Baixa-Rossio através de um eixo privilegiado de acesso ao Rio;
  - ✓ O passeio ribeirinho da Ribeira das Naus/Cais do Sodré através da melhoria das áreas de circulação pedonal;
  - ✓ O Campo das Cebolas, através de um aumento substantivo das áreas de passeio tanto a Sul, como a Norte;
  - ✓ O corredor Norte que atravessa toda a área de intervenção (Rua do Arsenal-Praça do Município, Rua da Alfândega, Largo do Chafariz de Dentro).
- Criação de condições para o uso multifuncional da Praça, quer para a realização de eventos ocasionais, quer para usos quotidianos, associados ao lazer e ao turismo. Para atingir estes objectivos foi realizada uma criteriosa escolha de pavimentos, deixando de lado a opção da calçada portuguesa e apostando em novos materiais, como gravilha aglomerada com resina que foi o material utilizado na Praça central.<sup>18</sup>



Figura 22 – Passeios rebaixados à cota do local de atravessamento – Terreiro do Paço

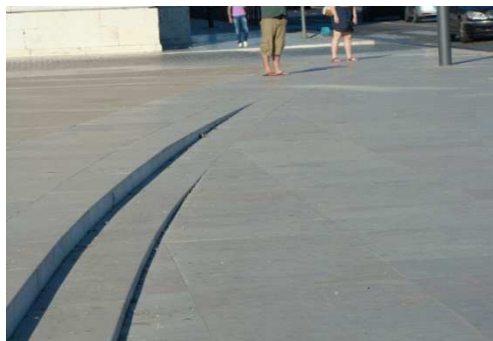


Figura 23 - Rampas nos passeios para que todos possam aceder à praça.

As intervenções nesta praça de Lisboa demonstram que o paradigma da mobilidade está a mudar na cidade, e que o acto de circular a pé começa a ser uma prioridade. Segundo o gabinete que projectou esta intervenção foi dada prioridade à melhoria global das condições através do número de pontos de atravessamento pedonais, e da adopção de soluções técnicas capazes de garantir boas condições de utilização da Praça pelas pessoas com mobilidade reduzida, tais como o rebaixamento dos passeios nas zonas de atravessamento pedonal, e rampas de acesso à praça.<sup>18</sup>

No final da intervenção este espaço foi fortemente valorizado, tornando-se um espaço mais seguro e confortável para quem circula a pé e transformou-se numa mais-valia para o turismo na cidade, sendo atribuído ao Projecto "Terreiro do Paço - Uma Praça do Mundo", o Prémio Especial Turismo de Portugal em 2010.<sup>18</sup>

Se no início quando o projecto foi divulgado surgiram muitas opiniões contra a forma como a Praça ia ser requalificada, surgindo até críticas sobre os materiais que iriam ser utilizados, hoje muitos dos seus frequentadores afirmam que a cidade de Lisboa, assim como os seus residentes e visitantes, ganharam muito com esta requalificação, estando a área muito mais agradável e segura.

Para perceber a opinião dos seus utilizadores foram realizados questionários a 50 pessoas que circulavam nesta Praça nos dias 15 e 16 de Abril do presente ano. Dos 50 inquiridos, apenas 2 afirmaram que preferiam a Praça com Calçada Portuguesa e 1 com circulação automóvel. Os que responderam preferir o novo pavimento a maioria deu como motivo desta preferência o facto de considerarem este pavimento mais confortável para quem circula a pé, ficando bem clara a satisfação dos inquiridos no que se refere às intervenções feitas pela Frente Tejo nesta Praça de Lisboa.



Desde a sua requalificação esta Praça já foi utilizada para inúmeros eventos, que passaram desde uma missa na ocasião da visita do Papa Bento XVI a Portugal a 11 de Maio de 2010, onde estiveram cerca de 80 mil pessoas na Praça, até a concertos como o concerto de abertura do Festival dos Oceanos que decorreu no dia 30 de Julho de 2011, e que mais uma vez encheu a Praça do



Figura 24 – Terreiro do Paço, Festa dos Oceanos, 30 de Julho de 2011

Comercio de pessoas que puderam disfrutar de um espaço público pensado finalmente para as pessoas. Cumprindo assim o que a Sociedade Frente Tejo preconizou para esta Praça da cidade “o *projecto de Requalificação Urbanística do Terreiro do Paço*, pretende fazer desta praça o grande espaço cultural da zona da Baixa, devolvendo aos cidadãos um espaço público que se pretende de qualidade.”<sup>18</sup>

## 6.2. Caso de Estudo - Freguesia de São José

Se é certo que em determinados locais da cidade, é praticamente impossível contornar o problema do estacionamento e da circulação automóvel, pois os automóveis não teriam outras alternativas nem de estacionamento nem de circulação, existem outros locais na cidade em que é totalmente possível dar mais espaço ao



Figura 25 – Rua de São José antes das obras

peão. Como no caso das obras realizadas na Rua de São José que terminaram ainda este ano de 2011. Estas obras tiveram o intuito de evitar inundações como as que ocorreram no Inverno anterior, para tal todo o pavimento da rua foi levantado e toda a rua foi repavimentada, mas os passeios continuaram com as mesmas dimensões.

Com um pouco mais de investimento os passeios poderiam ter sido alargados, reduzindo o espaço dedicado ao estacionamento, mas mantendo na mesma a circulação automóvel.

<sup>18</sup> [www.frentetejo.pt](http://www.frentetejo.pt)

Nesta rua mesmo após as obras continuam a existir pontos nos passeios onde é quase impossível a circulação pedonal, sendo praticamente impossível a circulação de duas pessoas em simultâneo, o que significa que quando existem duas pessoas a cruzarem-se nestes passeios, uma tem sempre de circular temporariamente na área dedicada à circulação automóvel, o que claramente coloca em risco de vida desses peões que ali circulam.

Para esta rua existem alternativas de circulação como a Avenida da Liberdade, no entanto apesar de esta rua permitir neste momento o acesso a outras ruas, a circulação que é realizada na maioria da rua é de atravessamento, pois nas ruas próximas já não é permitido o estacionamento.



Figuras 26, 27 e 28 – Rua de São José após as obras, mantendo pouco espaço para os peões circularem em segurança

Existe uma proposta na CML de Junho de 2010, designada de “*Duas ruas sem carros*”, para tornar pedonal a Rua de São José e parte da Rua de Santa Marta entre a Rua de São José e a Barata Salgueiro; esta proposta alerta para o facto de os passeios serem exíguos, o que dificulta em muito a mobilidade pedonal, principalmente por se tratar de uma área que é muito frequentada por pessoas invisuais, por lá se encontrar alguns dos serviços da Associação de Cegos e Amblíopes Portugueses (ACAPO), esta proposta dá como alternativa a Avenida da Liberdade para o escoamento do tráfego viário.<sup>19</sup>

O Plano de Urbanização da Avenida da Liberdade e Zona Envolvente (PUALZE) também tem como recomendações que a Rua São José e a sua continuação (rua de Santa Marta) que, apesar do seu tráfego significativo, venham a ter um novo desenho urbano que, não retirando a circulação, promova condições seguras e confortáveis de utilização pedonal, indo assim de encontro às sugestões que foram realizadas nesta dissertação para estas vias. CML (2008)

<sup>19</sup> [www.cm-lisboa.pt](http://www.cm-lisboa.pt)

Para melhor compreender alguns dos planos para parte da área de estudo foi realizada uma entrevista ao Sr. Presidente da Junta de Freguesia de São José, Vasco Morgado.

### **6.2.1. Entrevista ao Presidente da Junta de Freguesia de São José**

Para o Presidente da Junta de Freguesia de São José Vasco Morgado, a área da sua freguesia assim como toda a Baixa de Lisboa, deveria ser maioritariamente pedonal, no entanto considera que não é de todo possível implementar essa situação de imediato, nem a curto prazo, pois a cidade não está preparada a nível de infra-estruturas rodoviárias para escoar o trânsito por outras artérias, não existindo por agora uma alternativa real à circulação que é realizada nesta área da cidade.

Quando questionado sobre a necessidade de intervenções na Freguesia de São José, revelou que está bem ciente das necessidades das pessoas que circulam a pé na sua freguesia, e que considera fundamental ir dando progressivamente cada vez mais importância ao peão nas ruas da freguesia de São José.

Das intervenções mais recentes salienta a realizada na rua da Fé, onde os passeios foram retirados intencionalmente, partindo-se do princípio que ao não existirem zonas destinadas exclusivamente aos peões, isso irá contribuir para o abrandamento da velocidade dos automóveis que ali circulam. Para o Presidente Vasco Morgado não se justifica a existência de passeios numa freguesia onde as ruas são tão estreitas que não permitem que exista circulação automóvel e passeios de dimensões adequadas à circulação pedonal em simultâneo, por isso o mais adequado será retirar alguns passeios de algumas ruas, o que não significa que se está a tirar espaço ao peão, muito pelo contrário.



Figura 29 – Rua da Fé antes das obras de requalificação



Figura 30 – Rua da Fé após as obras de requalificação

Sobre a intervenção na rua de São José considera que foi feito o que foi possível, pois apesar de existirem projectos na CML para proceder à pedonalização desta via, estes ainda não foram aprovados pela CML e consequentemente a Junta de Freguesia nada pode realizar sem o aval superior.

No entanto na opinião do Presidente Vasco Morgado, antes de pensar em devolver o espaço público ao peão através do encerramento de ruas ao trânsito, o mais importante é resolver o problema do estacionamento.

Nesta freguesia o estacionamento tem sido um problema de difícil gestão podendo mesmo afirmar-se que estacionamento foi caótico durante vários anos. Na maioria das ruas mais estreitas era muito frequente e quase aceite como normal o estacionamento em cima dos passeios, que além de impedirem a circulação pedonal nas áreas adequadas, impedia frequentemente a passagem de veículos de emergência, o que colocava em risco a população. Para resolver essa situação nos últimos 5 anos, em algumas das ruas onde já era proibido estacionar, foram colocados pilaretes nos passeios, e estas vias ficaram finalmente livres de automóveis estacionados.

Esta medida foi fundamental para devolver parte da segurança ao peões que ali circulam, no entanto muito ainda há a fazer no que se refere aos problemas de estacionamento, pois o estacionamento tanto ilegal como legal é ainda demasiado para que a circulação pedonal seja segura e confortável nesta freguesia de Lisboa, no entanto para o Presidente desta Junta impedir o estacionamento em determinadas áreas irá consequentemente congestionar outra áreas próximas, limitando-se a transferir o problema para outros locais, por isso o problema do estacionamento tem de ser resolvido através de intervenções mais sérias no território, e não apenas com a imposição de limitações.

O Presidente Vasco Morgado afirmou também, que apesar de compreender as necessidades dos peões, também compreende a necessidade das pessoas que têm de utilizar o automóvel, principalmente os residentes da freguesia, porque está ciente da dificuldade que existe em estacionar nesta área, pois esta possui poucos lugares de estacionamento na via pública, devido à reduzida dimensão das ruas, e porque o estacionamento privado é algo raro pois a maioria dos edifícios devido à sua antiguidade não possui garagem.

Para tentar resolver parte do problema de estacionamento do Bairro, a Junta de Freguesia elaborou um projecto que aguarda aprovação da CML, e que consiste na construção de um Silo de Estacionamento de quatro pisos com 219 lugares para veículos ligeiros (incluindo 9 lugares para deficientes motores) e 18 lugares para motociclos.

Para melhor compreender o que se pretende construir e quais o objectivo dessa construção foi-nos fornecido pela Junta de Freguesia de São José o Projecto deste Silo de Estacionamento.

Este Auto-Silo está projectado para um terreno que se situa entre a Rua do Passadiço e o Hospital dos Capuchos, na encosta Nascente da Avenida da Liberdade.

Segundo este projecto a existência de lugares de estacionamento é fundamental para que a população jovem que normalmente é proprietária de um automóvel, queira viver nesta área da cidade, logo será consequentemente um motor para a revitalização desta área e do centro de Lisboa.

Este projecto é muito mais do que apenas a concepção de um local para estacionamento, pois dele constam vários itens que visam melhorar o espaço público, mas também fornecer um conjunto de equipamentos que incidem sobre várias necessidades dos residentes, de diversas faixas etárias.

Consta do projecto a construção neste local de um “Centro de Acolhimento para Estudantes”, com salas de estudo, salas de informática, reprografia, web café e sala de convívio, para ser utilizado por estudantes universitários, que deverá funcionar 24 horas por dia. Está também prevista a construção de uma Cafetaria e uma Esplanada com vista panorâmica da cidade, que deverá se situar num jardim com cerca de 2600 m<sup>2</sup> que será construído no topo do Silo de Estacionamento, este jardim terá percursos que pretendem facilitar a mobilidade pedonal nesta encosta, ligando a parte intermédia (rua do Passadiço) e o topo (Hospital dos Capuchos). Faz também parte do projecto a construção de um “Circuito de Manutenção” para Idosos que se localizará neste jardim e que disponibilizará equipamento para usufruto da população mais idosa do Bairro. Neste Jardim está também prevista a construção de um “Circuito de Escalada Desportiva”.

Segundo o projecto esta obra tem como objectivo contribuir para a revitalização deste Bairro, encontrando utilidade num espaço que a Junta de Freguesia considera até agora desaproveitado, além de contribuir para resolver parte do problema de estacionamento desta área e de melhorar a mobilidade pedonal nesta encosta.

Este *“Auto-Silo é um pretexto para se desenhar a cidade, criando novos percursos e novos espaços públicos para o Bairro de São José, ao mesmo tempo que se contribui para a revitalização paisagística da Encosta Nascente da Avenida da Liberdade”* AS (2008:13)

Esta construção além de facilitar a mobilidade pedonal através dos percursos que serão criados no jardim permitirá também a ligação entre a cota inferior e superior do Auto-Silo, através da utilização de elevadores dentro do edifício. (anexo 2)

Segundo o Projecto de construção do Auto-Silo da Freguesia de São José, no que se refere a todos os projectos de percursos pedonais, que deverão ser implementados na Freguesia, este refere que os caminhos e espaços pedonais deverão possibilitar percursos e relações seguras e confortáveis, entre as várias partes do Bairro e a sua envolvente, e deverão ligar pontos de interesse como monumentos, jardins e equipamentos, beneficiando do potencial da paisagem sobre a encosta, que pode oferecer boas condições para a animação cultural.

Foi assente nos princípios de conectividade, conforto e segurança que o Projecto do Auto-Silo foi elaborado, mas este tipo construção que pretende vencer os acentuados declives das encostas e que visa ligar vários pontos da cidade através de edifícios e escadarias, é algo já com vários anos, e é bastante comum nesta área da cidade e nomeadamente frequente nesta freguesia. Um bom exemplo disso é a construção da Escola Primária nº29, que tem o seu portão principal na rua do Telhal, onde se inicia a escadaria que leva até à escola, terminando o percurso no jardim do Torel com saída para a rua Júlio de Andrade. Este trajecto pode até passar despercebido para quem não o conhece, mas é um percurso de facto facilitador para quem pretende chegar a pé a um dos pontos conectados por esta escadaria.

Apesar de não se poder esquecer que a Freguesia de São José se localiza num território com características muito próprias, em que a antiguidade tanto da área edificada como do espaço público condiciona muito o que pode ser realizado, conclui-se com a entrevista ao Sr. Presidente da Junta de São José e com a análise do Projecto do Silo de Estacionamento, que existe vontade de quem governa de alterar a qualidade do espaço público, e de progressivamente ir dando mais espaço ao peão na cidade.

Ainda a incidir sobre a área da Freguesia de São José onde se insere a Avenida da Liberdade, e com o objectivo de trazer de volta o movimento e vivência a esta Avenida, e de recuperar o conceito de passeio público que esta a artéria tinha no século XX, foi recentemente criada a Associação Passeio Público, que já conta com 28 associados, que vão desde lojistas até à gestão de alguns hotéis situados nesta avenida. A associação tem também o apoio da Câmara Municipal de Lisboa e da Junta de Freguesia de São José.



Para dinamizar esta área da cidade, esta associação tem organizado vários eventos, que vão desde feiras de artesanato e alfarrabistas, exposições, concertos e teatro, tudo isto ao ar livre e ao longo da Avenida da Liberdade.

Outra medida que esta associação deseja implementar está relacionada com os horários de funcionamentos das lojas, pretendendo-se que estas possam estar abertas após as 19 horas, pois grande parte das pessoas que trabalham nesta área da cidade sai às 19h dos seus trabalhos e após o horário de trabalho poderiam usufruir do comércio nesta parte da cidade.



Figura 31 - Feira de Artesanato na Avenida da Liberdade

Com esta situação pretende-se dinamizar a Avenida da Liberdade mas também torna-la num local mais seguro, através de uma maior circulação de pessoas, pois nos últimos anos e apesar da Avenida da Liberdade possuir um grande conjunto de lojas, das quais algumas das mais prestigiadas no Mundo, esta Avenida é actualmente um local que apresenta alguns problemas a nível de segurança, principalmente quando anoitece.

Para combater este problema a responsável desta associação Maria João Baia afirma que o *“melhor (...) é trazer movimento e pessoas para a rua (...) queremos voltar a fazer da avenida a mais emblemática da cidade e torná-la num pólo de atracção cultural para todos.”*<sup>20</sup>

Com esta aproximação do estudo à unidade territorial que é a Freguesia, e consequentemente ao ver o território de perto, percebe-se que é fundamental observar a cidade e analisar como as pessoas que nela vivem, conseguem usufruir do espaço que está fora das portas das suas casas, e com isto apreender que a definição de orientações gerais é de extrema importância, mas não é o suficiente. Sendo por isso essencial a existência de Planos concretos que muitas vezes devem ser realizados no domínio da freguesia, passando dos grandes Planos, que por vezes são abstractos, para pequenos Planos mais fáceis de concretizar, mas que se adequam mais às características da população que pretendem servir. Por isso uma política de proximidade que tenha como objectivo ouvir as populações e perceber quais são as reais dificuldades e consequentes necessidades, deve ser o primeiro passo, para realizar mudanças e adaptar a cidade para aqueles que nela vivem e circulam.

### 6.3. Avenida Duque de Ávila - Requalificação do espaço público

Apesar de não se encontrar na área de estudo foi considerado importante dar como exemplo a requalificação na Avenida Duque de Ávila em Lisboa, por se tratar das primeiras intervenções na cidade onde o modo pedonal está a ganhar espaço no planeamento da mobilidade.

Após quase sete anos do início das obras para ampliação da rede do Metropolitano de Lisboa, que mantiveram esta área da cidade extremamente condicionada a qualquer modo de circulação, surge uma via bastante diferente. Com uma área pedonal de grande dimensão e com uma ciclovia na sua área central.

A Avenida Duque de Ávila é hoje uma via muito mais dedicada aos modos suaves de deslocação do que era antes da intervenção, no entanto o automóvel não perdeu o seu espaço, sendo ainda possível circular nesta Avenida de automóvel nos dois sentidos. Existem também lugares de estacionamento de superfície localizados mesmo na Avenida, e um parque de estacionamento subterrâneo.



Figura 32 - Avenida Duque de Ávila após conclusão das obras

Esta intervenção revela que muitas vezes é possível conjugar os vários modos de circulação sem anular nenhum, apenas organizando melhor o espaço disponível. Esta operação de planeamento urbano pode servir de exemplo e ajudar a abrir o caminho para que novas artérias da cidade possam seguir modelos de ordenamento do território semelhantes.

### 6.4. Planos e Propostas adiados e/ou reprovados

Por vezes os projectos são criticados e reprovados e consequentemente nunca são colocados em prática, essa situação aconteceu na área de estudo no ano 2001, quando foi reprovada uma proposta realizada em 2000 pelo executivo da CML, para a construção de um elevador que faria a ligação entre a Baixa e o Castelo de São Jorge. Um dos motivos da reprovação foi a forte oposição pública que afirmava que a estrutura do elevador não se adequava ao carácter histórico desta parte da cidade.



No entanto obras semelhantes a esta que foi reprovada, têm sido realizadas no Mundo inteiro, demonstrando que é possível aliar-se a inovação ao património histórico, como é o caso que irá ser falado mais à frente da cidade da Covilhã onde foram construídas infra-estruturas de apoio à mobilidade pedonal, mas também é o caso de tantas outras cidades no Mundo, como a cidade de Vitória no norte de Espanha, onde foram construídas duas rampas mecânicas para facilitar a mobilidade em duas ruas com um declive bastante acentuado na parte histórica da cidade. Trata-se de rampas cobertas, com estrutura de metal e vidro que em nada se enquadram com a parte histórica da cidade, no entanto facilitam a mobilidade pedonal na cidade e contribuem para a valorização da mesma. Estes projectos foram tão valorizados em Espanha, que os dois arquitectos que os projectaram receberam uma Menção Especial na categoria de Acessibilidade na IX Bienal de Arquitectura Espanhola.<sup>21</sup>



Figura 33 – Rampa mecânica em Canton de la Soledade.

Conclui-se com isto que as intervenções na área de estudo têm de ser planeadas sem nunca esquecer que se trata de uma área histórica e que deve ser preservada, no entanto é também fundamental compreender que a cidade necessita de evoluir e adaptar-se aos novos tempos e necessidades da população.

## **Capítulo 7 – Casos de Estudo**

### **7.1. Cidade da Covilhã um exemplo em Portugal**

Em Portugal muitas cidades já elaboraram ou estão a elaborar Planos de Mobilidade, de todas essas cidades foi escolhida a cidade da Covilhã, para fazer uma pequena reflexão sobre o tema da mobilidade pedonal. A escolha recaiu sobre a Covilhã, porque esta cidade já está a implementar no território parte do que preconizou no seu Plano de Mobilidade. Outro ponto que levou à sua escolha foi o facto de se tratar de uma cidade que foi construída adaptando-se a uma orografia desfavorável à circulação pedonal, característica em que é semelhante à cidade de Lisboa.

<sup>21</sup> [www.diariodesevilla.es](http://www.diariodesevilla.es) - Publicação de 11.02.2009

A cidade da Covilhã situa-se na vertente oriental da Serra da Estrela, a uma altitude de cerca de 700 metros, e organiza-se em três espaços distintos devido à separação física provocada no território pelos dois vales da ribeira da Goldra e da ribeira da Carpinteira.

Para resolver os problemas de mobilidade provocados maioritariamente por esta divisão física e uma orografia muito acidentada, em 2002 começaram a surgir os primeiros projectos para melhorar a mobilidade na cidade, através da elaboração de Planos que visavam a construção de pontes pedonais sobre os dois vales.

Em Setembro de 2009 um desses projectos tornou-se realidade através da inauguração da Ponte da Carpinteira, esta ponte projectada pelo Arquitecto Carrilho da Graça, fez parte de um dos muitos projectos inseridos no Plano de Mobilidade Pedonal da Cidade da Covilhã. Com uma extensão de 220 metros e uma altura de 52 metros no seu ponto mais alto, este projecto conseguiu aproximar duas partes da cidade que apesar da proximidade física, devido à orografia estavam muito distantes.

No Editorial da obra, o Presidente da Câmara Municipal da Covilhã Carlos Pinto, reforçou a importância deste tipo de infra-estruturas na cidade, ao afirmar que estas contribuem para aproximar os bairros residenciais, reforçando com isso a coesão territorial, e consequentemente proporcionam uma maior interligação social da população que reside nas áreas outrora afastadas pelos vales da Covilhã.<sup>22</sup>

Apesar de algumas críticas iniciais sobre a necessidade desta construção e até da sua arquitectura, a cidade da Covilhã viu este projecto ser este ano reconhecido internacionalmente. Pela beleza envolvente e pela sua arquitectura esta ponte pedonal foi eleita pela revista *Travel & Leisure* como um dos sete destinos relacionados com design mais interessantes do Mundo. Segundo a edição electrónica desta publicação Norte-Americana sobre turismo e lazer, de Janeiro de 2011, esta ponte foi considerada uma das mais impressionantes pontes pedonais de grande altura construídas recentemente em todo o Mundo.<sup>23</sup>

Esta ponte além de facilitar a circulação dos munícipes através de espaços pedonais, dispensando o recurso aos transportes, é hoje um ícone da cidade, e é utilizada não só pelos peões que pretendem atravessar o vale da ribeira da Carpinteira, mas também por aqueles que só pretendem disfrutar da paisagem que é possível ver do alto da ponte. A construção desta infra-estrutura vem assim contribuir também para o aumento do interesse turístico da cidade da Covilhã.

Outro dos projectos para facilitar a mobilidade na cidade da Covilhã foi inaugurado em Março de 2009, quando foi realizada a viagem inaugural do funicular de Santo André.

Trata-se de mais um projecto integrante do Plano de Mobilidade Pedonal da Covilhã, que teve como principal objectivo facilitar o acesso pedonal à zona mais antiga da cidade, recorrendo a meios mecânicos para ultrapassar o acentuado declive da Covilhã. O funicular permite transportar 11 pessoas de cada vez e é de utilização gratuita.

Neste momento estão projectados mais três elevadores semelhantes, em três pontos da cidade onde a orografia é bastante desfavorável à circulação pedonal.



Figura 34 - Ponte da Carpinteira, Covilhã



Figura 35 – Funicular de Santo André, Covilhã

Apesar de partes do Plano de Mobilidade Pedonal da Covilhã terem sido inicialmente criticadas, após a sua implementação no território como aconteceu no caso da ponte da Carpinteira e do funicular de Santo André, percorrer parte da cidade a pé tornou-se bastante mais fácil. CMC (2010)

## 7.2. Paris uma cidade para Todos

Para a elaboração desta dissertação foi considerado de grande importância a existência de um termo de comparação, que não fosse apenas utilizado como o resultado de pesquisa bibliográfica. Por isso, julgou-se fundamental estar fisicamente em outra cidade, que de preferência fosse uma referência na forma como esta tem gerido as questões da mobilidade. É certo que cada cidade é um caso diferente, no entanto na generalidade existem sempre pontos comuns e ideias que podem ser adaptadas a cada realidade.

Foi com o intuito de perceber como outras cidades adaptaram o seu espaço público às novas necessidades urbanas, que no âmbito desta dissertação foi realizada uma viagem a Paris. O facto de se vivenciar e andar pelas ruas de Paris serviu para poder realmente

comparar e perceber o que ali existe, e se é possível implementar medidas semelhantes na cidade de Lisboa, no que concerne à gestão da mobilidade, especialmente da mobilidade pedonal.

Paris é uma das cidades com maior densidade populacional da Europa com 2,1 milhões de habitantes e mais de 1,5 milhões de postos de trabalho.

Todos os dias, cerca de 800 000 moradores dos arredores de Paris deslocam-se para trabalhar na cidade, ao mesmo tempo que mais de 300 000 trabalham nos subúrbios parisienses. MP (2007)

Estas deslocações em conjunto com os transportes de mercadorias e com o facto de Paris ser uma das cidades mais visitadas por turistas em todo o Mundo, faz com que a gestão da mobilidade seja algo verdadeiramente complexo.

Depois de anos a dar destaque ao Planeamento Urbano baseado no automóvel particular onde prevaleceu o "adaptar a cidade ao automóvel", iniciou-se em 2001 uma nova política de mobilidade com o intuito de combater a forte poluição que existia na época. Iniciaram-se Planos e Projectos que têm vindo a ser colocados em prática para reequilibrar o espaço público entre os diferentes modos de transporte, com a redistribuição do espaço público em benefício do transporte colectivo, e dos modos suaves de deslocação.

Devido esta complexidade e por apresentar em tempos alguns dos problemas que a cidade de Lisboa enfrenta actualmente, e por se tratar de uma cidade europeia, logo com algumas semelhanças a Lisboa, esta foi a cidade escolhida para ser o exemplo de gestão de mobilidade nesta dissertação.

Os métodos utilizados para abordar o tema da mobilidade nesta cidade passaram pela visita durante uma semana do mês de Junho a Paris e a parte da Ile-de-France, e pela leitura de alguma bibliografia e material mais técnico como o “Plan de Déplacements de Paris” (PDP)

### **7.2.1 Plan de Déplacements de Paris (PDP)**

Como já referido a aposta na mobilidade sustentável começou verdadeiramente em 2001, e desde então têm sido elaborados vários planos. Um dos planos de maior

envergadura é o “Plan de Déplacements de Paris” (PDP) elaborado em 2007, este é um documento de orientação política para a cidade de Paris, com o objectivo de ser integralmente executado em 15 anos, e visa garantir uma mobilidade sustentável para todos, através da implementação de medidas concretas no território, tais como:

- Dar prioridade ao desenvolvimento de novas ofertas alternativas de transporte em detrimento do automóvel particular;
- Promover uma mobilidade mais sustentável, através da criação de serviços de mobilidade adicionais (mais transportes públicos, aluguer de bicicletas, partilha de automóveis) e prioridade aos veículos não poluentes;
- Facilitar a mobilidade dos serviços prioritários, como os serviços de emergência;
- Orientar através de normas e horários os serviços cargas e descargas no centro da cidade de forma a limitar o impacto da poluição e o incómodo que estes serviços por vezes causam;
- Integrar as política já existentes com uma nova visão de uma cidade que se quer acessível a todos.

Segundo o PDP, planear a mobilidade em Paris é actuar em benefício da saúde pública, promovendo a coesão social e tornando a cidade mais apazível e habitável assim como contribuir para aumentar a actividade económica. MP (2007)

### **7.2.2. Modos Suaves de Deslocação**

O PDP considera que todos os modos de transporte devem ser levados em consideração no Planeamento Urbano, porque todos estão envolvidos na evolução da Mobilidade Urbana, no entanto deve ser dada especial atenção aos modos suaves criando ainda mais itinerários onde seja mais seguro circular a pé ou de bicicleta.

O Planeamento Urbano segundo o PDP deve continuar a realizar a redistribuição do espaço público, ao continuar a transformação de estradas que antes eram apenas dedicadas à circulação automóvel, em locais onde os modos suaves podem também fazer parte da rede de transportes da cidade, continuando a trazer de volta a vida às ruas da cidade.

Um dos temas bastante abordado em França e como não podia deixar de ser no PDP é a importância da mobilidade pedonal, como exemplo disso pode-se verificar pelo seguinte título de um dos temas do PDP “*Mettre les piétons au coeur de l’espace public*” que significa colocar os peões no coração do espaço público. MP (2007:88)

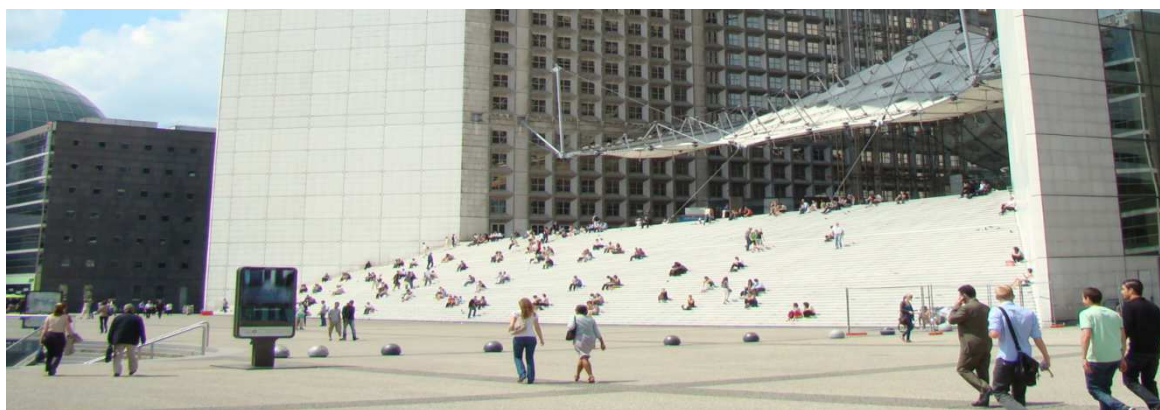


Figura 36 - Parte nova de Paris (La Defense) com um espaço público de grande dimensão e construído a pensar no peão

De acordo com o PDP para que as pessoas vivam a cidade, é essencial incentivar à mobilidade pedonal, principalmente na sua área central, e para que isso aconteça este Plano tem em si algumas propostas que passam por dar ainda mais importância ao peão, através da criação de mais travessias para peões, assim como o aumento do tempo de atravessamento nos locais onde o tráfego automóvel seja intenso. Existem também propostas para a criação de mais espaços de conforto e descanso, as propostas passam também por criar campanhas de sensibilização para a deslocação em modos suaves, que devem também ser divulgadas nas escolas para promover a importância dos modos suaves desde a infância. MP (2007)

### **7.2.3. Mobilidade Pedonal na Cidade Luz**

Paris é uma cidade onde o peso do tráfego automóvel é bastante significativo, no entanto a circulação pedonal é também bastante considerável, o que é normal que aconteça, visto que como já foi referido é uma cidade altamente densa a nível populacional, e é uma das cidades mais visitadas por turistas em todo o Mundo.

Com milhares de pessoas a circular diariamente, a cidade de Paris tem tido a necessidade de se adaptar constantemente a todos os nela circulam, para continuar a ser considerada uma das cidades mais belas e agradáveis do Mundo. Com estas adaptações,



Paris tem-se revelado uma das cidades que mais demonstra respeito pelo peão enquanto parte integrante do sistema de mobilidade da cidade.

### Pedonalização

Paris possui algumas ruas inteiramente pedonais ou com troços pedonais, que são maioritariamente ruas dedicadas ao comércio, com muitos restaurantes e esplanadas.

Existem também na cidade um conjunto de ruas pedonais cobertas, algumas designadas de “Passagens” e outras de “Galerias”, estas vias devido à sua singularidade são uma das marcas da cidade. Inicialmente construídas no século XIX tiveram como principal função o comércio e a restauração de luxo, situavam-se junto dos grandes teatros da cidade e afastavam a burguesia que as frequentava, da agitação das avenidas, do barulho das carruagens e das ruas de terra, transformando-se em verdadeiros lugares de luxo.



Figura 37 - Passage Jouffroy (rua pedonal coberta) em Montmartre, Paris



Figura 38 - Área pedonal em Montmartre, Paris

Neste momento das cercas de 150 ruas cobertas que existiam no fim do século XIX, restam apenas pouco mais de 20, que continuam a ter maioritariamente uma vertente comercial, mas agora mais voltada para o turismo. Estas ruas revelam a importância que sempre foi dada ao convívio e ao bem-estar dentro da cidade. Grive C (2009)

### Zonas 30

Nas ruas de menor dimensão onde não é possível cortar o trânsito, nem alargar o espaço pedonal, Paris tem implementado medidas de acalmia do tráfego, como passadeiras sobreelevadas e zonas onde é proibido circular em veículos motorizados a mais de 30 km/hora (Zonas 30), como se pode verificar na rua da figura 39, onde estas duas medidas foram implementadas em conjunto, para que a circulação pedonal e os outros modos de

transporte pudessem conviver na mesma área da cidade, sem prejudicar nenhum dos modos.

As zonas 30 têm sido cada vez mais implementadas em Paris, como medida de acalmia do tráfego, e já grande parte da cidade possui zonas 30, como se pode verificar no mapa 2. (anexo 1)



Figura 39 - Zona 30 na rua de Bellechasse, Paris



Figura 40 – Passeios com dimensões adequadas à circulação de várias pessoas em simultâneo.

Mas mais do que vias inteiramente dedicadas ao modo pedonal, Paris tem investido numa rede pedonal com verdadeiros percursos pedonais, e coerente com as necessidades de quem circula a pé na cidade, através de passeios e de áreas dedicadas aos peões, que na sua maioria apresentam dimensões adequadas a uma circulação confortável de várias pessoas em simultâneo.

Os percursos criados ligam partes importantes da cidade, sendo bastante fácil percorrer toda a cidade de Paris a pé. O material do pavimento também favorece a marcha a pé, estando a maioria em bom estado contribuindo para a segurança de quem circula a pé.

Os passeios estão concebidos para poderem ser utilizados por cidadãos com mobilidade reduzida, inclusive por utilizadores de cadeiras de rodas, pois os locais de atravessamento destinados aos peões, estão nivelados segundo a mesma cota que a estrada e possuem uma faixa antiderrapante. Como se pode verificar na figura 42.



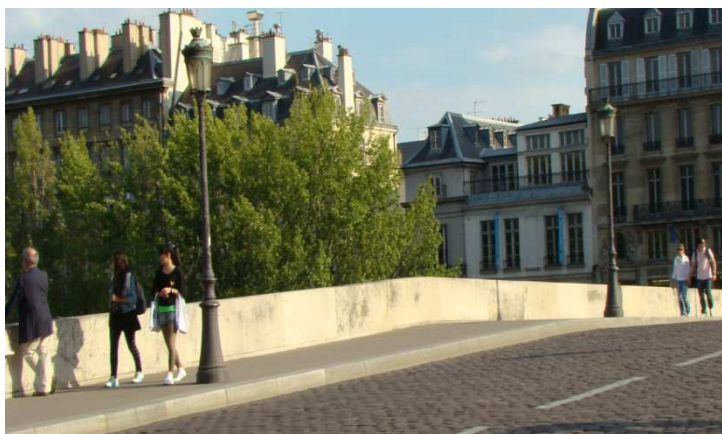


Figura 41 - Área pedonal com pavimento que favorece a marcha a pé



Figura 42 - Rebaixamento do passeio junto a uma passagem para peões

#### 7.2.4. Andar de Bicicleta

Uma boa forma de complementar a circulação pedonal é através de outro modo suave, como andar de bicicleta pois este permite circular na cidade e fazer distâncias que pedonalmente seriam um pouco mais difíceis.

Quem passeia por Paris vê com frequência utilizadores de bicicletas que convivem pacificamente e quase naturalmente com o trânsito automóvel e com os peões na cidade. Existem muitas pessoas que utilizam as suas próprias bicicletas, mas existem também cada vez mais utilizadores das designadas Vèlib, estas bicicletas são propriedade de uma parceria público-privada que oferece um serviço de aluguer de bicicletas a um preço reduzido, em centenas de locais da cidade de Paris e arredores.

Estas bicicletas estão disponíveis em aproximadamente 1.800 estações em Paris e em torno da capital, estas estações consistem em terminais e pontos de fixação para as 20.000 bicicletas Vèlib que circulam na cidade. Para facilitar a utilização em grande escala, estas bicicletas estão disponíveis para serem alugadas durante 24h durante todos os dias do ano, existindo várias modalidades de aluguer, como o aluguer diário e semanal para utilizadores ocasionais ou o aluguer anual para utilizadores frequentes. Em apenas quatro anos após o seu lançamento a 15 de Julho de 2007, as Vèlib ultrapassaram os 100 milhões de viagens, revelando-se este projecto um grande sucesso.<sup>24</sup>

<sup>24</sup> [www.velib.paris.fr](http://www.velib.paris.fr)



Figura 43 - Utilizadora do serviço Vèlib



Figura 44 - Terminal de fixação de bicicletas Vèlib

Mas o aumento da utilização de bicicletas na cidade como modo de deslocação só aumentou porque além deste investimento nas Vèlib, também existiu um grande investimento no planeamento e implementação de uma rede de ciclovias.

Além das ciclovias, existe também a possibilidade dos utilizadores de bicicleta circularem nas faixas Bus, perfazendo neste momento um total de 371 quilómetros de espaços na cidade e zona envolvente que podem ser utilizados por quem usa a bicicleta como modo de transporte.



Figura 45 – Ciclovia em Paris

O aumento de zonas onde existe uma grande restrição da velocidade (zonas 30) também tem contribuído para o aumento da sensação de segurança e consequentemente para uma maior utilização da bicicleta enquanto modo de transporte.<sup>24</sup>

Mas para que os modos suaves possam realmente funcionar na cidade, é fundamental que existam formas de chegar à cidade que não impliquem um esforço demasiado pesado, para quem pretende chegar e depois circular a pé, de bicicleta, ou de ambos os modos.

Uma das melhores formas de chegar ao centro da cidade é através da utilização de transportes públicos.

<sup>24</sup> [www.velib.paris.fr](http://www.velib.paris.fr)

### 7.2.5. Transportes Públicos

#### Caracterização da rede de transportes de Paris e a sua periferia

Paris possui uma impressionante rede de transportes públicos, na qual circulam milhões de passageiros todos os dias, e dos quais se destacam os seguintes transportes:

- Autocarros: 1.394 linhas, que realizam aproximadamente 1,2 mil milhões de viagens por ano;
- Metropolitano: 16 linhas, com cerca de 300 estações nas quais se realizam aproximadamente 1,4 mil milhões de viagens anualmente;
- RER (Rede Ferroviária Suburbana): 5 linhas, com 445 milhões de viagens por ano;
- Eléctrico: 3 linhas, com 56 paragens com trilhos que percorrem cerca de 31 quilómetros.

Paris é uma das cidades que melhor liga o seu centro com a periferia através de transporte públicos, no entanto com o crescimento dos subúrbios, a cidade e a sua rede de transportes tem de estar em constante adaptação. Tendo isso em conta o PDP pretende reforçar ainda mais essas ligações, e chegar a lugares ainda mais periféricos, que se encontram mal servidos no que se refere aos serviços de transportes públicos. MP (2007)

Existem neste momento vários planos para melhorar os serviços de todos os transportes públicos, reforçando a oferta através de investimentos e melhoria da gestão das infra-estruturas, adaptando o sistema de transportes à intensidade do tráfego e às necessidades da população.



Figura 46 – Vários modos de transporte a coexistir numa via de Paris (Peões, Autocarros, Bicicletas, Motociclos, Automóveis)

A rede do Metro é um bom exemplo dessa adaptação, estando neste momento com intervenções em quatro linhas que estão a ser ampliadas para levar os serviços do Metro ainda mais longe do centro. Este crescimento tem como objectivo ligar os vários subúrbios de Paris sem que obrigatoriamente os utilizadores do metro tenham que passar pelo centro de Paris se não o pretenderem. Estas intervenções têm como objectivo libertar o centro da cidade das viagens e passageiros que apenas utilizam o centro como ligação entre os subúrbios. MP (2007)

### Transportes públicos acessíveis versus inclusão social

A questão social é muito importante do PDP, existindo várias vezes a referência à acessibilidade para todos como o objectivo e foco principal do Plano. Como tal este Plano considera fundamental que o transporte na cidade se adapte a todos os cidadãos, respeitando as necessidades físicas e monetárias de todos, promovendo assim uma maior utilização. Para tal é considerado fundamental adaptar os percursos às necessidades de deslocação da maioria dos seus actuais e futuros utilizadores, assim como adaptar as tarifas tornando o preço das viagens mais justo, para que todos possam se deslocar independentemente do seu rendimento.

É também considerado fundamental continuar com a adaptação dos transportes públicos e da rede pedonal, promovendo a acessibilidade a todos incluindo as pessoas com deficiência. MP (2007)

Apesar de enfrentar o desafio da expansão urbana, que é algo comum a quase todas as grandes cidades europeias a cidade de Paris é de facto um das cidades que tem feito um grande esforço, em se transformar numa cidade adequada a todos, mas indo no sentido oposto de algumas cidades, que optaram por cobrar taxas nas entradas da cidade, o município de Paris favorece uma política de dissuasão e de incitação, recusando-se a qualquer segregação que tenha por base a capacidade financeira dos moradores e visitantes da cidade. MP (2007)

## Transportes Públicos e a Economia da cidade

O PDP referindo a dados estatísticos do Institut Français d'Opinion Publique (IFOP) considera a rede de transportes públicos na cidade de Paris e seus arredores, como um enorme trunfo na competitividade desta cidade, e um factor determinante que contribui em muito para a grande atractividade económica de Paris a nível internacional.

Considerando que a melhoria da qualidade da rede é ainda possível, e que será um factor determinante para relançar a economia da cidade. MP (2007)

### **7.2.6. Poluição e saúde pública**

Os modos suaves e os transportes públicos são uma aposta de Paris, para libertar espaço de circulação na cidade, mas também ao promover estes modos de deslocação, a cidade encontrou uma forma de ajudar a combater a poluição.

Segundo o PDP citando um estudo francês de 2003, denominado Evaluation des Risques de la Pollution Urbaine sur la Santé (ERPURS), as consequências na saúde provocadas pela poluição conduzem a um aumento da mortalidade em 6%, pois contribuem para o agravamento de doenças relacionadas com a insuficiência respiratória, em particular entre as crianças e os idosos.

O transporte motorizado individual é segundo o PDP o responsável por 90% das emissões de poluentes na cidade de Paris, sendo também responsável por grande parte da poluição visual e sonora da cidade, contribuindo para que cerca de 52% dos parisienses estejam expostos a níveis altos e muito altos de ruído, que são níveis considerados perigosos para a saúde.

Para combater este problema têm sido tomadas algumas medidas para que o tráfego diminua pelo menos alguns dias durante a semana, como foi o caso da campanha denominada “Un bon plan à Paris” que esteve em vigor aos Domingos de dia 31 de Julho a 28 de Agosto das 10h às 18h, e que proibia a circulação de transportes motorizados em determinadas ruas da cidade.<sup>26</sup>

### **7.2.7. Problemas a resolver na cidade de Paris**

Apesar de se poder considerar Paris como uma das cidades europeias que mais tem colocado em prática os Planos que têm sido elaborados, para melhorar a gestão da mobilidade, e consequentemente a qualidade do seu espaço público e do ambiente, esta cidade ainda enfrenta alguns problemas nestes sectores.

#### Congestionamento provocado pelo sistema de cargas e descargas

O crescimento económico e demográfico de Paris e da Ile-de-France foi acompanhado por um aumento significativo da quantidade de bens consumidos, o que em conjunto com o declínio da indústria no centro da cidade e consequente aumento na periferia, conduziu inevitavelmente a um agravamento do número de veículos de mercadorias que têm necessidade de entrar na cidade. Esta situação segundo o PDP tem sido cada vez menos tolerável devido ao congestionamento que provoca até ao centro. Para tentar solucionar este problema o PDP, propõe uma melhor organização e modernização através de práticas de logística mais respeitadores do ambiente, dando especial ênfase à necessidade de transferir parte do transporte de mercadorias do transporte rodoviário para ferroviário e para o fluvial através da utilização da utilização de troços fluviais, libertando assim parte dos acessos rodoviários à cidade.

O desafio de restabelecer a capacidade de transporte de mercadorias por via ferroviária e um uso mais intensivo do sistema de transporte fluvial parece ser um solução para o descongestionamento para o interior, mas exigirá um reforço de todo o sistema de logística nestas frentes e um investimento em infra-estruturas.

Apesar do ferroviário e fluvial poderem contribuir para o descongestionamento de parte da cidade, a estrada continuará a ser o modo dominante pois ao possuírem infra-estruturas fixas, os outros modos de transporte não conseguem fazer a entrega porta a porta das mercadorias transaccionadas. MP (2007)

Para tal a empresa responsável pelos transportes públicos de Paris e da sua periferia (RATP) afirma estar a repensar a organização do transporte de mercadorias na cidade, onde várias soluções podem ser implementadas como a entrega ser realizada em veículos de pequeno porte, e fora dos horários de maior circulação automóvel.<sup>27</sup>



Com esta situação verifica-se que Paris é uma cidade que ainda tem problemas a resolver a nível do trânsito, provocados em grande parte pelo seu pesado sistema de cargas e descargas, mas também que as soluções já estão pensadas.

### Segurança Rodoviária

Em Paris apesar o número de acidentes rodoviários e consequentemente o número de vítimas ter diminuído drasticamente entre os anos de 2001 e 2005, o número de acidentes rodoviários ainda é muito alto, especialmente os acidentes graves onde existem vítimas mortais, verificando-se que o excesso de velocidade é a principal causa de acidentes. Apesar da redução no número de acidentes verificada nos últimos anos, os condutores de veículos motorizados de duas rodas e os peões continuam a ser os mais vulneráveis. Em 2005, os utilizadores de veículos motorizados de duas rodas estiveram envolvidos em Paris em cerca de dois terços dos acidentes (60%) e representaram cerca de 50% das vítimas.

Os peões representaram 23% de todas as vítimas, distribuídos da seguinte forma: 17% crianças, 60% adultos e 23% idosos. Com estes números confirma-se que é inegável que o custo humano dos acidentes que envolvem peões é enorme, pois estes são os utilizadores mais vulneráveis e que pagam frequentemente com a vida os excessos e violações das normas de trânsito

O direito à segurança de todos os que circulam na cidade é um dos maiores desafios do PDP, tendo este como um dos principais objectivos reduzir até 2013 o número de vítimas até 55% e reduzir o número de mortes até 65%, e até 2020 reduzir até 70% o total das vítimas de trânsito e 80% das mortes em Paris. MP (2007)

Apesar do elevado número de automóveis que ainda circula em Paris e das consequências que daí advém, nos últimos anos Paris tem procurado ser o mais ambientalmente sustentável possível, com espaços verdes, com vias dedicadas à circulação automóvel, mas também com um espaço bastante considerável dedicado ao peão, com faixas bus e inúmeras ciclovias, tudo isto aliado a uma grande qualidade arquitectónica dos edifícios e a um grande investimento em actividades culturais, estas são características de Paris que contribuem para que seja uma cidade extremamente atractiva para o turismo. O PDP considera que é tudo isto que faz uma cidade, não se podendo excluir um modo de

transporte em detrimento de outro, nem promover apenas o espaço público em detrimento do edificado ou vice-versa. O equilíbrio parece ser o método que tem funcionado em Paris e no qual o planeamento nesta cidade continua a investir melhorando a qualidade de viagens em transportes públicos, mas também investindo e implementando medidas que revelam um aumento do respeito pelo ambiente o que tem transformado Paris numa cidade cada vez menos poluída, mais agradável, e amiga de quem lá vive e visita.



Figura 47 - Espaço para automóveis, utilizadores de bicicletas e peões, Paris



Figura 48 - Equilíbrio entre o espaço pedonal e o espaço dedicado aos veículos motorizados, Paris

### 7.3. Lisboa versus Paris

Comparando Paris com Lisboa, pode dizer-se sem qualquer sombra de dúvida, que é quase impossível encontrar pontos comuns.

Lisboa ainda não é uma cidade feita a pensar em todas as pessoas, pois ao contrário de Paris que tem colocado em prática a criação de um espaço público acessível a todos, a cidade de Lisboa ainda exclui parte da sua população da vivência diária da cidade.

Circular na cidade de Lisboa é ainda para muitos algo quase impossível, como é o caso dos cidadãos que necessitam de utilizar cadeira de rodas, pois com o estado dos passeios, as suas dimensões muitas vezes demasiado reduzidas e a altura dos mesmos, torna-se quase impossível para alguém nessa situação circular em grande parte da área de estudo.

Lisboa apresenta condições de circulação para os seus peões que se encontram muito aquém das condições que a cidade de Paris oferece.



Circular a pé em Paris é bastante comodo, a maioria dos passeios apresentam uma largura adequada à circulação de mais do que uma pessoa em simultâneo, são rebaixados e têm faixas antiderrapantes nas áreas de atravessamento, são normalmente construídos num material pouco deformável que proporciona uma deslocação a pé bastante confortável, além disso com uma rede tão vasta de transportes colectivos facilmente se chega a qualquer ponto da cidade e arredores em alguns minutos, podendo aliar-se facilmente o a andar a pé com a utilização dos transportes públicos.

No caso da cidade de Lisboa e principalmente a área de estudo esta apresenta na generalidade passeios de reduzidas dimensões, algumas vezes em mau estado de conservação, e com áreas de atravessamento raramente rebaixadas, tudo isto torna o andar a pé pouco confortável e seguro.

Se no centro de Lisboa muito há a fazer porque realmente pouco tem sido realizado para melhorar a mobilidade pedonal, em Paris e apesar das acções já tomadas, segundo o PDP, esta cidade também ainda tem um grande desafio pela frente para continuar a defender uma política de uma cidade acessível a todos. Como tal deve tomar medidas que levem ao aumento do desempenho dos transportes públicos, da redução o incómodo causado pelo estacionamento na via publica dentro da cidade, continuando a dar primazia ao tráfego não-motorizado, para que a cidade seja cada vez menos palco de acidentes rodoviários e para que esta seja cada vez mais uma cidade para as pessoas. Pode então depreender-se ao ler o PDP que quem gere o território de Paris continua empenhado em construir uma cidade mais inclusiva e segura. MP (2007)

Após analisar as duas cidades verifica-se que a maior diferença não está nos Planos que têm sido elaborados por ambas as cidades, pois nas duas cidades existem vários Planos que têm como foco melhorar a mobilidade pedonal na cidade. A grande diferença está no facto dos Planos na cidade de Lisboa demorarem ou nunca se concretizarem, enquanto que os Planos desenvolvidos em Paris têm sido colocados em prática e têm devolvido parte da cidade aos peões.

## Capítulo 8 - Sugestões de Intervenções na Área de Estudo

### Libertar o centro de Lisboa da opressão criada pelo tráfego automóvel

Coloca-se então a questão: Como libertar esta área da opressão do tráfego automóvel privado e devolver esta parte da cidade ao peão?

Para libertar o centro da cidade de Lisboa da opressão provocada pelo uso excessivo do automóvel, além de tudo o que já começou a ser feito e foi referido durante esta dissertação, é fundamental planear a cidade de forma a que todos os meios de transporte possam coexistir pacificamente, e de forma articulada, para tal é fundamental que o peso que o automóvel particular tem hoje na cidade de Lisboa seja efectivamente reduzido.

Não se trata de banir o automóvel da cidade, pois isso não seria de todo possível, mas trata-se de implementar medidas que reduzam o volume de entrada de automóveis na cidade e que retirem da superfície a maioria dos lugares de estacionamento.

A solução para o alívio da carga de tráfego da Baixa passa, principalmente, pela criação de alternativas de percurso, com boas condições de funcionamento e que permitam a ligação dos vários pontos da cidade servidos hoje pela Baixa.

Apesar da orografia e a da forma bastante compacta do tecido urbano tornar esse desafio particularmente difícil, é necessário repensar todo o sistema viário de Lisboa, para que ao descongestionar de trânsito a Baixa, não se criem problemas de congestionamento em outras áreas da cidade. Assim, só após se ter conseguido criar boas condições de circulação nas novas vias, se poderão tomar medidas para limitar o tráfego de atravessamento na Baixa e definir áreas onde seja implementada a proibição de circulação ao transporte individual, privilegiando assim o transporte colectivo e os modos suaves de deslocação.

É neste sentido de devolver a cidade ao peão, que existem vários planos da CML, alguns que inclusive já começaram a ser colocados em prática, como é o caso da proibição de atravessamento do Terreiro do Paço, que visam a restrição da circulação automóvel em parte da área da Baixa, com a implementação destes planos pretende-se que a circulação dentro da Baixa venha a ser maioritariamente destinada aos transportes públicos e ao trânsito local. CML (2005)

Outras soluções passam pela criação de mais parques de estacionamento na área envolvente, com tarifas mais acessíveis, para que seja mais fácil aos automobilistas

deixarem ali os seus automóveis e seguirem viagem até ao centro da cidade em transportes públicos, assim além de se demover a entrada dos automóveis na área central da cidade, a acessibilidade ao centro da cidade continua a estar garantida. Para tal é necessário reforçar a rede de transportes que servem a cidade de Lisboa e a sua área central, com paragens e estações junto aos parques de estacionamento situados nas entradas da cidade.

Mas além do reforço do estacionamento nos limites da cidade, é também fundamental repensar a política de estacionamento no centro da cidade. Além das medidas que já têm sido implementadas como o aumento do preço das tarifas de estacionamento nas áreas mais congestionadas, muito há ainda a fazer para ordenar o estacionamento no centro. A fiscalização deve ser reforçada nesta área, obrigando assim a que as regras de trânsito sejam cumpridas e não se verifiquem situações de automóveis a bloquear áreas pedonais.



Figura 49 - Automóveis a bloquear o espaço pedonal na rua das Pretas

A construção de parques de estacionamento para residentes deve também ser uma aposta, visto que se trata de uma área onde a maioria dos edifícios não possui garagem, esta situação libertaria muito do espaço que é hoje do automóvel a favor do peão. Como já referido existem planos para construção de parques no interior da cidade como é o caso do Auto-Silo na Freguesia de São José, mas ainda aguardam aprovação para a sua construção.

### **8.1. Propostas para diminuir o tráfego automóvel na área de estudo**

- Criar percursos alternativos que retirem da Baixa o tráfego de atravessamento;
- Construir parques de estacionamento nos limites da cidade e melhorar os já existentes. Retirar a maioria dos automóveis da superfície da área central da cidade, que só será possível se forem criadas condições como por exemplo construir e melhorar os parques de estacionamento junto às entradas da cidade. Estes parques devem ser gratuitos ou com tarifas reduzidas para que seja atractivo para um maior número de

peças deixar os seus automóveis no parque e seguir viagem até ao centro em transportes colectivos;

- Melhorar a rede de transportes públicos. Cada vez mais os transportes públicos se articulam entre si, e a área de estudo é um bom exemplo disso, existindo ligações por exemplo entre o Metropolitano e a Estação de Comboios do Rossio e entre o Metropolitano e a Estação de Comboios e Fluvial do Cais do Sodré. No entanto entre os vários modos de transporte existe ainda muito a desenvolver, como o alargamento da linha do Metropolitano até a algumas áreas mais periféricas;
- Criar uma rede de transportes de proximidade no interior dos bairros numa filosofia de serviço “porta a porta”, com a implementação de novas paragens e alguns percursos dentro dos bairros para chegar mais perto das pessoas e dos seus locais de vivência. O resultado seria a manutenção do serviço de percursos longos e a criação de serviços de percursos curtos dentro dos bairros;
- Controlar através de uma fiscalização mais apertada o estacionamento de veículos ao longo da via pública, de modo a evitar que estes usurpem o espaço que pertence ao peão.

### Lisboa uma cidade também para os peões

A construção de uma “cidade pedonal” acontece com maior facilidade em cidades ainda em construção e criadas de raiz, que tenham por base planos que possuam a mobilidade sustentável como uma premissa. Em contrapartida transformar cidades fortemente consolidadas e com um forte carácter histórico como é o caso de grande parte da cidade de Lisboa, é uma tarefa que exige um grande esforço aos mais variados níveis, pois além da criação de planos que articulem toda a gestão da mobilidade da cidade é fundamental não descaracterizar a área a intervencionar. No entanto existem medidas que podem e devem ser aplicadas no território para que esta área se transforme num local mais aprazível e amigo do peão.

## 8.2. Propostas para melhorar a mobilidade pedonal na área de estudo

- Alargar algumas áreas de circulação pedonal. A selecção destas áreas deve ser planeada de forma a que seja feita principalmente à custa de retirar espaço que hoje é dedicado ao estacionamento passando esse espaço para o peão.

Se existem ruas onde o alargamento dos passeios é algo impossível, existem outras onde facilmente se consegue dar mais espaço ao peão e o caso da Rua de São José, nesta rua se



Figura 50 - Sugestão de proibição de estacionamento e alargamento da área pedonal na Rua de São José

o estacionamento não fosse permitido existiria espaço para alargar os passeios, podendo manter-se na mesma a circulação automóvel. Mas como já referido antes de tirar os automóveis da via pública é necessário encontrar soluções de estacionamento;



Figura 51 - Sugestão de alteração do tipo de pavimento em alguns espaços pedonais. (Passeio em mau estado de conservação na rua de Stº António dos Capuchos)

- Construir mecanismos de segurança como barreiras físicas que dividam em alguns pontos os peões dos automóveis, e onde a segurança pedonal precise ser reforçada, como no caso da figura 52, que se trata de um passeio junto a uma escola na rua do Telhal, onde os automóveis frequentemente circulam muito perto dos peões;

- Alterar o pavimento de algumas áreas pedonais, principalmente as que apresentam uma dimensão mais reduzida e que se localizam em locais mais íngremes, pois este conjunto de situações aliado a um mau estado de conservação do pavimento torna mais difícil a circulação a pé nestes locais;



Figura 52 - Sugestão de reforçar a protecção dos peões através da aplicação de divisórias.

- Promover o aumento de áreas onde o trânsito seja condicionado, nomeadamente em alguns bairros residenciais e comerciais, de forma a eliminar o tráfego de atravessamento nestes bairros. Esta situação pode por exemplo ser implementada em algumas ruas da freguesia de São José (junto à Avenida da Liberdade), e nas freguesias dos Mártires e Sacramento no Chiado;



Figura 53 - Sugestão de retirar os pequenos passeios que existem actualmente e condicionar a entrada no Bairro de São José.

- Promover a manutenção das restrições já existentes em algumas vias como é o caso das vias junto ao Castelo de São Jorge e no Bairro Alto, mas com uma fiscalização mais eficiente para estas restrições sejam verdadeiramente cumpridas;

- Alargar o espaço reservado a zonas de usufruto público (quiosques, esplanadas, etc.) de modo a promover a estadia nas diferentes zonas de atracção turística;

- Facilitar a mobilidade pedonal entre a Baixa e as suas colinas através de trajectos mecanicamente assistidos por elevadores, passadeiras e escadas rolantes. Investir na promoção dos meios mecânicos já existentes principalmente os três ascensores, o do Lavra, o da Bica e o da Glória, pois são os menos utilizados;

- Implementar outras medidas de acalmia do tráfego como estreitamentos das vias, colocação de outro tipo de pavimento nas faixas de circulação automóvel e colocação de elementos como mobiliário urbano ou plantio de vegetação, para indicar que é uma área onde os peões têm prioridade;

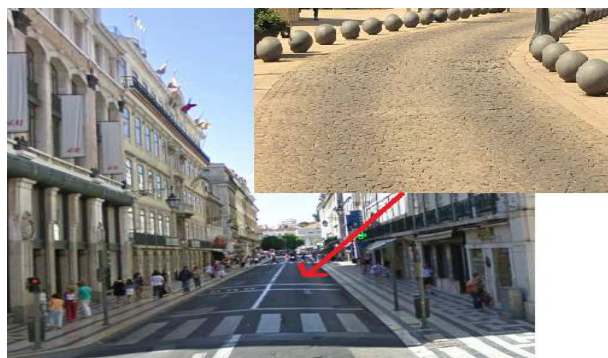


Figura 54 - Sugestão de alteração do pavimento da faixa de circulação automóvel, Rua Aurea



- Pedonalizar algumas ruas ou parte de algumas ruas, e investir na dinamização e melhoria dos espaço público das ruas pedonais já existentes, é algo que também é possível ser feito na Baixa de Lisboa. Se em outros países europeus a pedonalização tem contribuído para a revitalização do centro dessas cidades como o caso de Barcelona ou Copenhaga, o mesmo poderia acontecer na área de estudo, desde que seja o resultado de alterações de fundo que já foram referidas anteriormente, e desde que as medidas sejam adaptadas às características da cidade;

- Apostar na dinamização das ruas pedonais através do alargamento do horário das lojas, e da elaboração actividades culturais e de lazer;

- Melhorar as ligações pedonais e as áreas envolventes das interfaces de transporte, assim como todos os acessos aos transportes públicos, para que sejam mais facilmente utilizáveis mais seguros e que motivem à utilização dos transportes públicos, criando por exemplo áreas de lazer e/ou comércio junto destas ligações;

- Implementar ruas mistas, onde tanto os peões como os automóveis possam circular, mas onde seja respeitada a prioridade que deve sempre ser dada ao peão, e onde os automóveis só possam circular a velocidades reduzidas, por forma a incentivar o modo pedonal em detrimento do automóvel, mas sem cortar radicalmente o acesso em automóvel a essas áreas da cidade, Passar o limite de velocidade

de 50km/hora para os 30km/hora (zonas 30) em quase toda a área de estudo;



Figura 55 – Sugestão de início de uma Zona 30, no Martim Moniz



Figura 56 - Sugestão de melhorar a visibilidade dos locais de atravessamento

- Promover o aumento da segurança pedonal, por via de uma rectificação de situações que podem conduzir ao aumento da insegurança dos peões, como é o caso das passadeiras que estão mal sinalizadas e contribuem para elevar o risco de atropelamento de peões nestes locais de atravessamento;

- Criar condições para a utilização de bicicletas na área de estudo através da construção de ciclovias e também da construção de mais espaços para estacionamento de bicicletas; Investir num serviço de bicicletas que estejam disponíveis para aluguer na cidade como acontece com as Vèlib em Paris;

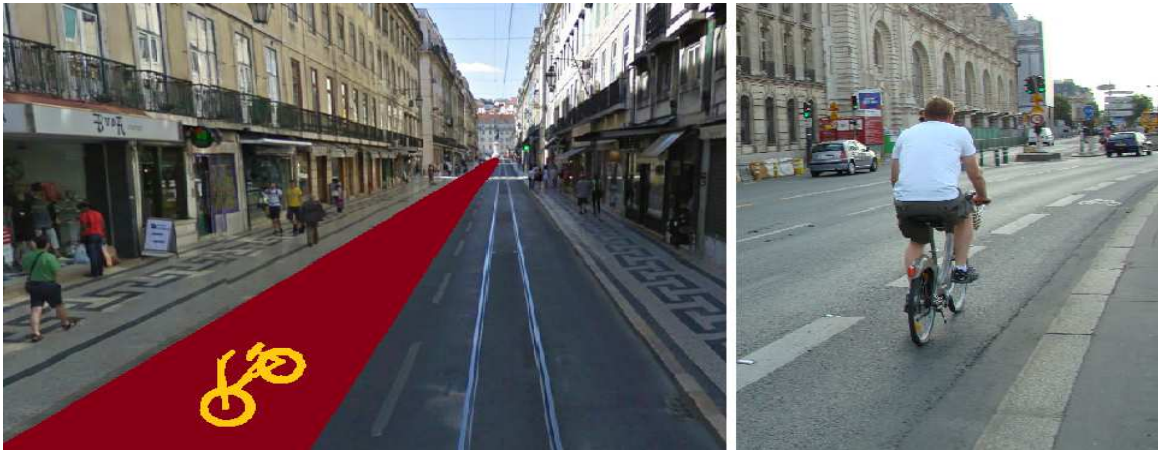


Figura 57 - Sugestão de implementação de uma ciclovia na rua da Prata que faça ligação à Avenida da Liberdade e Terreiro do Paço que poderá ser apenas uma faixa marcada no pavimento como acontece em Paris como se observa na fotografia seguinte (Figura 58)

- Divulgar as vantagens das opções suaves através de campanhas de promoção e esclarecimento, junto da população escolar e adulta.

Algumas das propostas que foram feitas ao longo desta dissertação já fizeram parte de muitos dos Planos e Projectos elaborados para área de estudo, inclusive algumas destas propostas fazem parte do “Relatório da proposta preliminar da revisão do PDM de Lisboa”, no entanto a concretização destas propostas ainda não tem data marcada, e por isso por enquanto são apenas propostas que fazem parte de Planos e Projectos que tardam em ser realizados.



## Capítulo 9 - Considerações Finais

Percorrer os acentuados declives entre a Baixa de Lisboa e as suas colinas é uma das grandes dificuldades que os peões que circulam nesta área enfrentam, no entanto, o problema da mobilidade pedonal é muito maior do que apenas a questão dos declives, e vai desde a desorganização da rede pedonal, passando pelos materiais utilizados nos pavimentos, pela disposição do mobiliário urbano, pela ausência de manutenção da rede pedonal, até à falta de fiscalização das regras de trânsito. Tudo isto resulta no desencorajamento à mobilidade pedonal, estimulando assim o recurso ao transporte motorizado individual, e levando por vezes a população a escolher outros locais para frequentar em detrimento da área da Baixa e sua colinas.

Para inverter esta situação é fundamental perceber que para que Lisboa se torne numa cidade amiga do peão, muito há ainda a ser realizado e implica muito mais do que a simples implantação de ruas pedonais.

Para que a revitalização da Baixa seja uma realidade, a redução da circulação automóvel é fundamental, embora essa medida não resolva todos os problemas existentes, poderá contribuir em muito para tornar esta área mais agradável, o que poderá cooperar para aumentar o número de investimentos privados na área.

Em suma, é fundamental reconsiderar toda a estrutura da rede de mobilidade na cidade para inverter a tendência de declínio da Baixa, privilegiando a circulação em modos suaves e a utilização de transportes colectivos. Mas para tal acontecer, a redução do tráfego automóvel terá de resultar de um conjunto de medidas implementadas ao nível de toda a cidade de forma a evitar o congestionamento de outras áreas, assegurando a acessibilidade à Baixa sem prejuízo das áreas circundantes. Assim, a redução do tráfego não significa tornar a Baixa inacessível, pois esta situação poderia comprometer ainda mais a sua revitalização.

Torna-se também necessário incentivar a utilização dos transportes públicos melhorando a rede e os serviços prestados, assim como criar melhores condições de estacionamento na área envolvente para que mais pessoas optem por deixar o seu automóvel fora da cidade e seguir viagem em transportes públicos até ao centro da cidade. Estas medidas permitirão diminuir os elevados níveis de poluição do ar e sonora, e aumentar a mobilidade, conforto e segurança dos peões.

Assim, conclui-se que, apesar de existirem “*dificuldades em encontrar formas de política urbanística e de ordenamento do território capazes de interpretar e regular estas novas morfologias e processos*” Domingues A (1999:43), o desenvolvimento de cidades sustentáveis tem de passar forçosamente pelo Planeamento Urbano, e por procurar encontrar uma solução de equilíbrio, que incorpore a vertente económica, social e ambiental. É por isso fundamental a concretização de Planos que tenham em consideração todas as diferenças que um território tem em si. Não existem modelos perfeitos cabe ao Planeamento Urbano, trabalhar com o território que tem, com as características e condicionantes que ele apresenta, e tentar encontrar soluções que transformem esse território no mais sustentável possível.

Mas para planear é preciso pensar na cidade como um todo; os domínios do Planeamento do Território e dos transportes, não podem continuar a ser tratados como formas diferentes de actuar na cidade, é fundamental que ambos em conjunto criem uma visão global da cidade que pretendem criar, e que se interligando equacionem as melhores soluções, assegurando a coerência das políticas públicas nestes dois domínios, que em conjunto fazem a cidade e definem a mobilidade urbana.

A solução para os problemas que advêm do aumento da circulação automóvel no centro da cidade, não devem restringir-se apenas a um domínio de actuação, não podendo assim separar-se o problema dos transportes do Planeamento e Ordenamento do Território, sendo assim fundamental uma visão integradora de todos os problemas e de todo o território.

Apesar dos muitos debates e planos existentes a nível Europeu, Nacional e Municipal, a verdade é que “*por falta de uma visão integrada entre as políticas de urbanismo e as políticas de transportes, se assiste ao domínio quase absoluto do automóvel particular.*” Comissão Europeia (2001:90)

Portanto, entende-se como essencial uma maior atenção dos poderes públicos para conciliar a modernização do serviço público de transportes, com a racionalização do uso do automóvel particular, principalmente na área central da cidade. Estas medidas, embora sejam certamente difíceis de aplicar, são fundamentais para alcançar um desenvolvimento sustentável. Mais do que elaborar grandes Planos é essencial pensar na cidade como um todo, e partir para a actuação a nível local, através de intervenções que até podem ser de pequena dimensão mas que resolvam os problemas em locais concretos da cidade. É por isso necessário, passar da escala dos grandes Planos para a escala dos problemas concretos, onde a requalificação do espaço público seja uma prioridade.

Segundo todos os Planos elaborados recentemente para a cidade de Lisboa, que têm a mobilidade como ponto de estudo, a cidade não deve limitar a mobilidade de quem nela quer ou precisa circular, contudo a realidade tem mostrado que a cidade em vez de aproximar os cidadãos, tem separado e em vez de incluir, tem excluído, porque na generalidade, não tem existido uma real preocupação pelo cumprimento das leis em vigor. Continuam a construir-se passeios demasiado estreitos, interrompem-se caminhos pedonais que deviam ter continuidade, não se colocam passadeiras suficientes ou quando se colocam muitas vezes não são colocadas nos locais mais adequados; quando se realizam obras nas áreas pedonais não se aproveita a oportunidade de cumprir a lei e efectuar por exemplo os rebaixamentos necessários nas áreas de atravessamento e acessos aos passeios; coloca-se todo o tipo de mobiliário urbano inadequadamente em áreas onde prejudicam a circulação pedonal e na maioria das vezes não se adapta os acessos pedonais aos transportes públicos.

Se é verdade que Lisboa é uma cidade que cresceu durante anos em torno do automóvel e por isso não se consegue adaptar a uma mobilidade mais sustentável de um dia para o outro, também é verdade que pequenas mudanças já poderiam ter sido realizadas. Não se tratam de mudanças estruturais de grande dimensão, pois mesmo que existissem recursos financeiros para a transformação que é necessária, a adequação do espaço público tem obrigatoriamente de ser faseada, pois a cidade não pode parar para se realizarem obras de tamanha dimensão. No entanto como já referido sempre que existem intervenções, a cidade não deveria perder a oportunidade de se ir adequando às necessidades dos peões, por exemplo através do alargamento sempre que possível das áreas pedonais, onde se justifica ser necessário, e do rebaixamento dos passeios nas áreas de atravessamento, entre tantas outras coisas que foram referidas nas propostas.

Construir uma cidade acessível para todos é imprescindível para que Lisboa possa equiparar-se a outras cidades Europeias como Paris, no entanto para conseguir algo semelhante é fundamental não esquecer que Lisboa e principalmente a área de estudo, é única nas suas diferenças e características, sendo o grau de complexidade do seu território resultado dos problemas inerentes de uma área histórica e fortemente consolidada, com uma malha urbana em certos pontos muito apertada, e com uma orografia desfavorável à circulação em modos suaves. Para tal é fundamental adaptar soluções, mas é imprescindível que as acções sejam concretizadas. Torna-se assim fundamental, conhecer bem a realidade do território, tanto a nível físico como social, para oferecer as medidas

mais adequadas, tendo em conta todas as características, necessidades e condições existentes, de uma cidade tão única como é Lisboa.

Após analisar o território verificou-se que existe uma grande necessidade de passar a privilegiar o modo pedonal aliado aos transportes públicos como um modo efectivo de deslocação na área de estudo, para tal foram apresentadas várias propostas que têm o objectivo de contribuir para melhor a mobilidade pedonal na área da Baixa e suas colinas.

Apesar dos custos que estas alterações representam, entende-se que é fundamental começar a investir nos percursos e espaços pedonais, pois até agora a maioria das propostas ainda não passaram de Planos que nunca se concretizaram.

Entende-se que o Planeamento do Território e da Mobilidade na cidade devem ser pensados de uma forma realista, tendo em conta todas as características da área, das pessoas que lá vivem, trabalham e visitam, mas também que os automóveis existem e não podem ser considerados como os causadores de todos os problemas urbanos. Cabe ao poderes públicos a criação de soluções que permitam que a área central da cidade continue acessível mas não congestionada, e onde o convívio dos peões com os automóveis possa ser pacífico.

Conclui-se que é essencial que quem gere o território comece a dar prioridade ao peão, e o considere como parte integrante e imprescindível de todo o sistema de mobilidade da cidade, para tornar esta cidade mais humanizada, que não exclui ninguém, e consequentemente contribuir para a sua revitalização.

## Referências Bibliográficas

- Alves F (2003) *Avaliação da qualidade do espaço público urbano. Proposta metodológica*. Fundação Calouste Gulbenkian, Coimbra.
- Alves R (2007) *Políticas de Planeamento e Ordenamento do Território no Estado Português*. Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa.
- ANSR (2008) *Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2008-2015*. Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, Barcarena.
- APA (2010) *Manual de boas práticas para uma mobilidade sustentável – Volume II*. Agência Portuguesa do Ambiente, Amadora.
- AS (2008) *Projecto para a construção de um Auto-Silo e Espaços de Apoio na Freguesia de S. José, em Lisboa*. Atelier de Santos. Lisboa.
- Balsas C (1999) *Urbanismo Comercial em Portugal e a revitalização no centro das cidades*. GEPE, Lisboa.
- Brambilla R e Longo G (1989) *Centros urbanos peatonales*. Oikos-Tau, Barcelona.
- CCDRN (2008) *Manual do planeamento de acessibilidades e transportes*. Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte. Porto.
- CML (2005) *Lisboa: o desafio da mobilidade*. Coleção de Estudos Urbanos - Lisboa XXI. Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa.
- CML (2006) *Proposta de Revitalização da Baixa-Chiado*. Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa.
- CML (2008) *Plano de Urbanização da Avenida da Liberdade e Zona Envolvente (PUALZE)*. Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa.

- CML (2009a) *PDM - Relatório da proposta Preliminar – Sumário Executivo – Mobilidade e Transportes*. Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa.
- CML (2009b) *Plano Municipal de Acessibilidade e Mobilidade Pedonal – Proposta de Metodologia*. Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa.
- CML (2009c) *Relatório do Estado do Ordenamento do Território (REOT) – Versão preliminar*. Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa.
- CML (2009d) *Uma Cidade para Todas as Pessoas*. Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa.
- CML (2011b) *As ruas também são nossas - Relatório da Sessão de Consulta Pública*. Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa.
- Comissão Europeia (2001) *Livro Branco - A Política Europeia de Transportes no Horizonte 2010: a Hora das Opções*. Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias, Luxemburgo.
- COAST (2010) *Pedestrians Quality Need - Final Report*. WALK 21, Cheltenham.
- Domingues A (1999) “Formas e escalas de urbanização difusa”. *Inforgeo*, Edições Colibri, Lisboa. Nº14, pp.43-64.
- Farinha J e Menezes J (1983) *O papel das áreas pedonais na renovação urbana*. LNEC, Lisboa.
- Ferreira A (2007) *Gestão Estratégica de Cidades e Regiões*. Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa.
- Gehl J e Genzøe L (2002) *Os novos espaços urbanos*. Gustavo Gili, Barcelona.

- Grive C (2009) *Passages couverts de Paris*. Editions Déclic, Paris.
- Hortas M (1995) *Devolver a cidade ao peão*. Dissertação de Mestrado, Universidade de Lisboa, Lisboa.
- IMTT (2011) *Pacote da Mobilidade - Rede Pedonal: Princípios de Planeamento e Desenho*. Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, Lisboa.
- INE (2002) *XIV Recenseamento Geral da População e IV Recenseamento Geral da Habitação, resultados definitivos*. Instituto Nacional de Estatística, Lisboa.
- INE (2004) *Estatísticas dos Transportes 2003*. Instituto Nacional de Estatística, Lisboa.
- INE (2011) *XV Recenseamento Geral da População e V Recenseamento Geral da Habitação, resultados preliminares*. Instituto Nacional de Estatística, Lisboa.
- MP (2007) *Projet de Plan de Déplacements de Paris*. Mairie de Paris, Paris.
- Marques M (1992) *Pedestrianisation: Baixa Pombalina: a case study in Lisbon*. Dissertação de Mestrado, University of Wales, Cardiff.
- Nunes da Silva F (2001) “Quem controla o urbanismo tem de controlar os transportes”. *Transportes em Revista*, Dicas & Pistas, Lisboa. Nº 96, p40-45.
- Pereira M (2004) “As metamorfoses da cidade dispersa”. *GeoInova*, FCSH, Lisboa. Nº 10, pp.129-142
- Pereira M e Nunes da Silva F (2008) “Modelos de ordenamento em confronto na área metropolitana de Lisboa: cidade alargada ou recentragem metropolitana?” *Cadernos Metrópole*, São Paulo. Nº20, pp.107-123.
- Portas N et al. (2003) *Políticas Urbanas – Tendências, estratégias e oportunidades*. Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa.

- Robertson K (1995) Downtown Redevelopment Strategies in the United States: An end of the century assessment. *Journal of the American Planning Association*. APA, Volume 61, Nº4. 429-437.
- Salgueiro T (1992) *A cidade em Portugal: uma geografia urbana*. Afrontamento, Porto.
- Silva G (2008) “Forma Urbana e Sustentabilidade. Algumas Notas sobre o Modelo de Cidade Compacta”, *Prospectiva e Planeamento*. DPP, Lisboa. Nº 15, pp. 101-126.
- Short J et al. (2000) “From world cities to gateway cities: Extending the boundaries of globalization theory”. *City*, Routledge, London. Volume 4, nº 3, pp. 317-340.
- SNRIPD (2007) *Guia acessibilidade e mobilidade para todos*. Inova, Porto.
- Topp H (1995) “A critical review of current illusions in traffic management and control”. *Transport Policy*. Transportation Department – University Kaiserslauter, Kaiserslauter. Volume II, nº1, pp. 33-42.
- Zhang L e Zhao S (2009) City branding and the Olympic effect: A case study of Beijing”. *Cities*, Elsevier, Great Britain. Volume 26, nº5, pp 245-254.

### **Referências Bibliográficas Electrónicas**

- Alves M (2006) “Os peões, os passeios e as causas comuns”. Acedido em 15 de Janeiro de 2011 em [www.mariojalves.googlepages.com](http://www.mariojalves.googlepages.com)
- Alves M (2009) “Um novo paradigma de planeamento da acessibilidade”. E-nova, Lisboa. Acedido em 17 de Maio de 2011, em [http://lisboaenova.org/images/stories/Ponto%20de%20Encontro/2007/Abstract\\_Mario\\_Alves.pdf](http://lisboaenova.org/images/stories/Ponto%20de%20Encontro/2007/Abstract_Mario_Alves.pdf)



- Silva A (s.d.) “Infra-estrutura pedonal”. Departamento de Engenharia Civil da FCTUC, Coimbra. Acedido em 30 de Agosto de 2011, em <https://webserv.dec.uc.pt/weboncampus/>
- CML (2009e) Carta Estratégica Lisboa 2010/24. Como tornar Lisboa uma cidade amigável, segura e inclusiva para todos? – Relatório da Pergunta 2. Acedido em 2 de Julho 2011, em <http://observatorio-lisboa.eapn.pt/download.php?file=149>
- Botinas L (2007) “Poluição atmosférica 'mata' imagem da cidade de Lisboa”. *Diário de Notícias*. Acedido em 17 de Janeiro de 2010, em [http://dn.sapo.pt/Inicio/interior.aspx?content\\_id=653999](http://dn.sapo.pt/Inicio/interior.aspx?content_id=653999)
- CMC (2010) “Cidade de Futuro”. *Covilhã Noticias*. Câmara Municipal da Covilhã. Nº 3, pp. 4. Acedido em 25 Março, em <http://download.cm-covilha.pt/pdf/BoletimMunicipal/09CVLNoticias.pdf>
- CML (2011c) “MOV Lisboa” *Newsletter Pelouro da Mobilidade*, Nº 7. Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa. Acedido a 25 de Julho de 2011, em [www.cm-lisboa.pt/archive/doc/MOV\\_7\\_Junho2011.pdf](http://www.cm-lisboa.pt/archive/doc/MOV_7_Junho2011.pdf)
- EGEAC (2011) “Instrumentos de Gestão Previsional 2011”. Empresa de gestão de equipamentos e animação cultural, Lisboa. Acedido em 25 de Agosto de 2011, em <http://www.egeac.pt/application/uploads/files/Instrumentos%20de%20Gest%C3%A3o%20Previsional.pdf>
- Marques da Costa N (2004) “Dispersão urbana e mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa”. *V Congresso da Geografia Portuguesa*, Guimarães. Acedido a 27 de Janeiro de 2011, em [www.apgeo.pt/files/docs/CD\\_V\\_Congresso\\_APG/web/\\_pdf/D15Out\\_Nuno\\_Marques\\_da\\_Costa.pdf](http://www.apgeo.pt/files/docs/CD_V_Congresso_APG/web/_pdf/D15Out_Nuno_Marques_da_Costa.pdf)
- Nunes da Silva F (2008) “Ordenamento do território, sistemas de transportes e mobilidade urbana”. *Manual de metodologia e boas práticas para a elaboração de um plano de mobilidade sustentável*, pp. 67-73. Acedido em 18 de Dezembro de 2011, em <http://www.cm-loures.pt/doc/projectos/MARE/Manual.pdf>

## **Legislação e Normativa**

- CML - Edital n.º 29/2004, de 28 de Abril - Regulamento para a Promoção da Acessibilidade e Mobilidade Pedonal.
- Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de Fevereiro. Alteração do código da Estrada.
- Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de Agosto. Regime da acessibilidade aos edifícios e estabelecimentos que recebem público, via pública e edifícios habitacionais.
- Decreto-Lei n.º 117/2008, de 9 de Julho. Resolução do Conselho de Ministros que estabelece os objectivos e as principais linhas de orientação da requalificação e reabilitação urbana da frente ribeirinha de Lisboa.

## **Referências de Sítios da Internet**

- [www.aeiou.expresso.pt](http://www.aeiou.expresso.pt)
- [www.carris.pt](http://www.carris.pt)
- [www.chiadonamoda.com](http://www.chiadonamoda.com)
- [www.cm-covilha.pt](http://www.cm-covilha.pt)
- [www.cm-lisboa.pt](http://www.cm-lisboa.pt)
- [www.dn.pt](http://www.dn.pt)
- [www.emel.pt](http://www.emel.pt)
- [www.inr.pt](http://www.inr.pt)
- [www.ionline.pt](http://www.ionline.pt)
- [www.menosumcarro.pt](http://www.menosumcarro.pt)
- [www.paris.fr](http://www.paris.fr)
- [www.prp.pt](http://www.prp.pt)
- [www.timeout.pt](http://www.timeout.pt)
- [www.travelandleisure.com](http://www.travelandleisure.com)
- <http://chiado-after-work.blogspot.com>

## **Referências das Figuras e anexos**

- Figura 1: [www.cm-lisboa.pt](http://www.cm-lisboa.pt)
- Figura 24: [www.festivaldosocianos.com](http://www.festivaldosocianos.com)
- Figura 25: <http://maps.google.com>
- Figura 29: <http://maps.google.com>
- Figura 33: <http://11870.com>
- Figura 32: [www.cmjornal.xl.pt](http://www.cmjornal.xl.pt)
- Figura 34: [www.panoramio.com](http://www.panoramio.com)
- Figura 35: [www.geocaching.com](http://www.geocaching.com)
- Figura 57: <http://maps.google.com>
- Anexo 1: [www.paris.fr](http://www.paris.fr)
- Anexo 2: AS (2008)

As restantes figuras e anexos são de autoria de Florbela Simões.

## Índice de Figuras

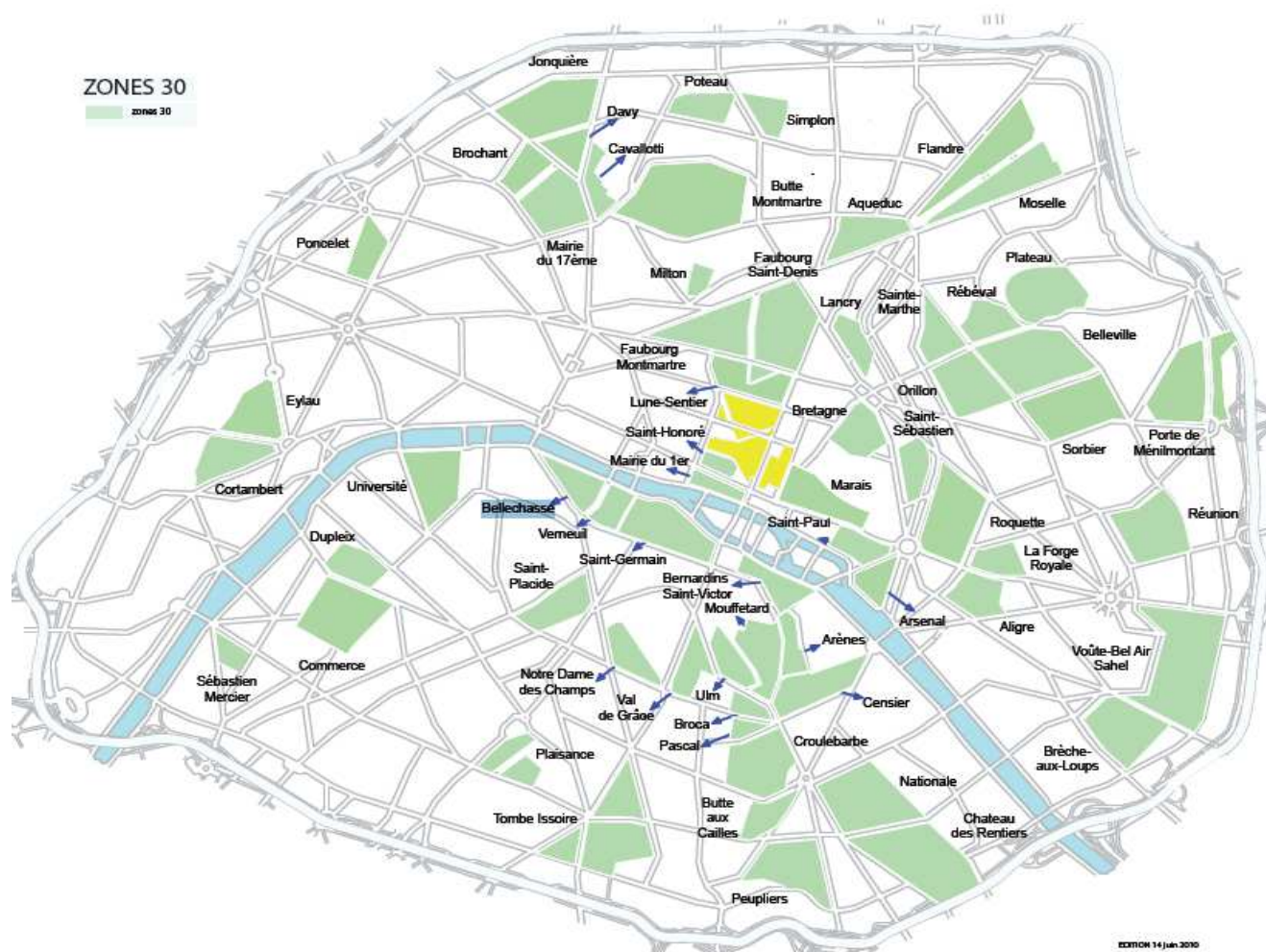
Figura 1 – Mapa da área de estudo e ruas pedonais .....	37
Figura 2 – Rua do Carmo (Rua Pedonal) .....	38
Figura 3 – Rua Augusta (Rua Pedonal) .....	38
Figura 4 – Volta a Portugal em Bicicleta nos Restauradores .....	39
Figura 5 – Calçada Portuguesa em bom estado de conservação .....	41
Figura 6 – Calçada Portuguesa em mau estado de conservação .....	41
Figura 7 – Substituição da Calçada Portuguesa .....	42
Figura 8 – Terreiro do Paço .....	43
Figura 9 – Paragem de Autocarro no Campo Mártires da Pátria .....	43
Figura 10 – Local de atravessamento pedonal sem rebaixamento dos passeios .....	44
Figura 11 – Rua sem um espaço adequado à circulação pedonal .....	45
Figura 12 – Rua sem um espaço adequado à circulação pedonal .....	46
Figura 13 – Rua sem um espaço adequado à circulação pedonal .....	46
Figura 14 – Rua sem um espaço adequado à circulação pedonal .....	46
Figura 15 – Largo da Madalena .....	48
Figura 16 – Campo Mártires da Pátria .....	48
Figura 17 – Passadeira situada em frente a uma paragem de autocarros .....	48
Figura 18 – Largo Corpo Santo .....	49
Figura 19 – Início de uma Zona ZER .....	50
Figura 20 – Zona de acesso condicionado .....	61
Figura 21 – Estacionamento ilegal numa rua pedonal .....	71
Figura 22 – Passeios rebaixados no Terreiro do Paço .....	80
Figura 23 – Rampas de acesso pedonal no Terreiro do Paço .....	80
Figura 24 – Praça do Comércio .....	81
Figura 25 – Rua de São José antes das obras .....	81
Figura 26 – Rua de São José depois das obras .....	82
Figura 27 – Rua de São José depois das obras .....	82
Figura 28 – Rua de São José depois das obras .....	82
Figura 29 – Rua da Fé antes das obras de requalificação .....	83
Figura 30 – Rua da Fé depois das obras de requalificação .....	83

Figura 31 – Feira de Artesanato na Avenida da Liberdade .....	87
Figura 32 – Avenida Duque de Ávila após conclusão das obras .....	88
Figura 33 – Rampa mecânica em Canton de la Soledade .....	89
Figura 34 – Ponte da Carpinteira, Covilhã .....	91
Figura 35 – Funicular de Santo André, Covilhã .....	91
Figura 36 – La Defense em Paris .....	94
Figura 37 – Rua pedonal coberta em Paris .....	95
Figura 38 – Área pedonal em Paris .....	95
Figura 39 – Zona 30 em Paris .....	96
Figura 40 – Passeios com dimensões adequadas à circulação pedonal. ....	96
Figura 41 – Área pedonal com pavimento que favorece a marcha a pé .....	97
Figura 42 – Rebaixamento dos passeios .....	97
Figura 43 – Utilizadora do serviço Vèlib .....	98
Figura 44 – Terminal de fixação de bicicletas Vèlib .....	98
Figura 45 – Ciclovia em Paris .....	98
Figura 46 – Vários modos de transporte a coexistir numa via de Paris .....	99
Figura 47 – Espaço para automóveis, utilizadores de bicicletas e peões .....	104
Figura 48 – Equilíbrio entre o espaço pedonal e o dedicado aos veículos motorizados ..	104
Figura 49 – Automóveis a bloquear o espaço pedonal .....	107
Figura 50 – Sugestão de proibição de estacionamento e alargamento da área pedonal ...	109
Figura 51 – Sugestão de alteração do tipo de pavimento em alguns espaços pedonais ...	109
Figura 52 – Sugestão de reforçar a protecção dos peões .....	109
Figura 53 – Sugestão de retirar passeios e condicionar acesso ao bairro de São José .....	110
Figura 54 – Sugestão de alteração do pavimento .....	110
Figura 55 – Sugestão de início de uma Zona 30 .....	111
Figura 56 – Sugestão de melhorar a visibilidade dos locais de atravessamento .....	111
Figura 57 – Sugestão de implementação de uma ciclovia .....	112
Figura 58 – Ciclovia em Paris .....	112

# ANEXOS

## Anexo 1 (Mapa 2)

## Paris - Zonas 30



Fonte: [www.paris.fr](http://www.paris.fr)

## Anexo 2 - Projecto do Auto-Silo da Junta de Freguesia de São José



Fonte: AS (2008)



## Anexo 3

### Mestrado em Gestão do Território Planeamento e Ordenamento do Território Questionário - Comerciantes



1. Tipo de Via onde se localiza o estabelecimento comercial

☐

Via pedonal

☐

Via com circulação automóvel

2. Gostava que a sua rua fosse pedonal? (ruas não pedonais)

☐

Sim

☐

Não

Porquê? \_\_\_\_\_

3. Deviam ser pedonalizadas mais ruas nesta área?

☐

Sim

☐

Não

Porquê? \_\_\_\_\_

4. Que medidas por ordem de importância deviam ser implementadas para dinamizar esta área?

☐

Mais iniciativas Culturais (espectáculos, animação de rua)

☐

Maior segurança

☐

Especialização comercial

☐

Alargamento do horário de funcionamento das lojas

☐

Reforçar a rede de transportes

☐

Construir mais parques de estacionamento

☐

Estacionamento com preços mais acessíveis

☐

Outras \_\_\_\_\_

Observações \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

**Mestrado em Gestão do Território**  
**Planeamento e Ordenamento do Território**

**Questionário Estacionamento – Avenida da Liberdade**



---

Município de Residência:

Município do Local de Trabalho ou Estudo:

1. Concorda com os novos tarifários da EMEL?

☐ Sim

☐ Não

Porquê? \_\_\_\_\_

2. Qual o motivo principal que o levou a utilizar o transporte particular?

\_\_\_\_\_

3. Existem transportes públicos que servem o trajecto que fez em transporte particular?

☐ Sim

Porque não utilizou? \_\_\_\_\_

☐ Não

☐ Não sabe

Porque não procurou saber? \_\_\_\_\_

4. Qual o maior obstáculo para não procurar outros modos de transporte?

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

5. Se tivesse oportunidade utilizaria o sistema Park and Ride / Quais as condições necessárias para o fazer?

☐ Sim

☐ Não

Porquê? \_\_\_\_\_

**Mestrado em Gestão do Território**  
**Planeamento e Ordenamento do Território**  
**Questionário (Peões)**



- 
1. Preferia que o Terreiro do Paço continuasse com Calçada Portuguesa?

☐ Sim

☐ Não

Porquê? \_\_\_\_\_

2. Preferia o Terreiro do Paço com circulação automóvel nas vias laterais?

☐ Sim

☐ Não

Porquê? \_\_\_\_\_

3. Na sua opinião quais são os principais problemas na rede pedonal?

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_